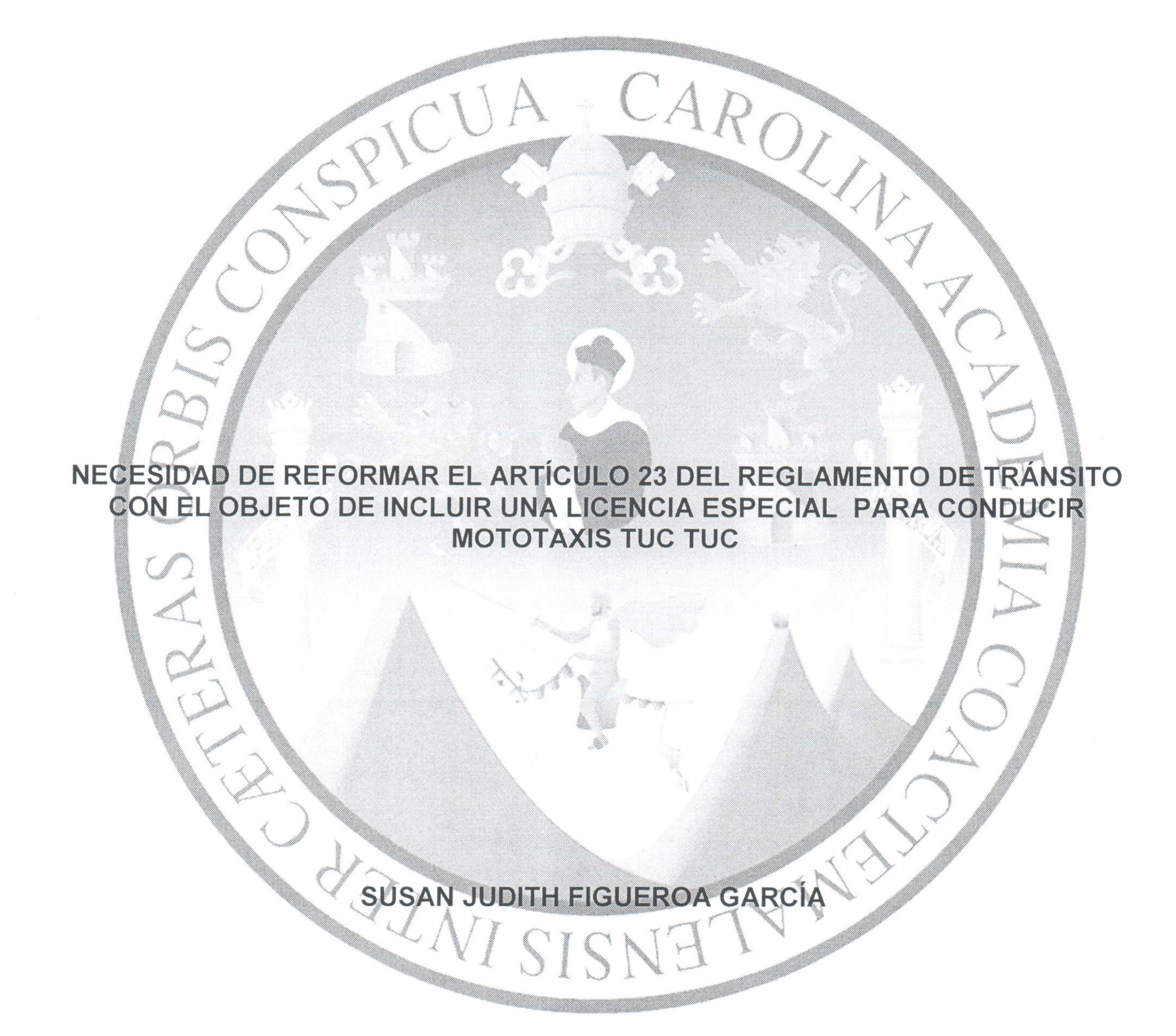
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES



NECESIDAD DE REFORMAR EL ARTÍCULO 23 DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO CON EL OBJETO DE INCLUIR UNA LICENCIA ESPECIAL PARA CONDUCIR MOTOTAXIS TUC TUC

SUSAN JUDITH FIGUEROA GARCÍA

GUATEMALA, AGOSTO DE 2017

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

NECESIDAD DE REFORMAR EL ARTÍCULO 23 DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO CON EL OBJETO DE INCLUIR UNA LICENCIA ESPECIAL PARA CONDUCIR MOTOTAXIS TUC TUC

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y sociales

de la

Universidad de san Carlos de Guatemala

Por

SUSAN JUDITH FIGUEROA GARCÍA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, agosto de 2017

RAZÓN: "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y del contenido de la tesis". (Artículo 43 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).





Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala, 19 de marzo de 2015.

Atentamente pase al (a) Profesional, **ODILIA ESMERALDA RAMÍREZ HERNÁNDEZ**, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante **SUSAN JUDITH FIGUEROA GARCÍA**, con carné **200815765**, intitulado **NECESIDAD DE REFORMAR EL ARTÍCULO 23 DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO CON EL OBJETO DE INCLUIR UNA LICENCIA ESPECIAL PARA CONDUCIR MOTOTAXIS TUC TUC.**

Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título de tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, la conclusión discursiva, y la bibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará que no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime pertinentes.

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA
Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FAC. DE C.C. J.J. Y S.S.
UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS
GUATEMALA, C. A.

Fecha de recepción 01 / 08 / 2016 f)________________

Asesor(a)

Licda. Odilia Esmeralda Ramírez Hernández
ABOGADA Y NOTARIA



Licda. Odilia Esmeralda Ramírez Hernández
Abogada y Notaria

Guatemala, 02 de septiembre de 2016

Licenciado
Roberto Fredy Orellana Martínez
Señor Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala

Respetable licenciado Orellana.

Atentamente me dirijo a usted, con el objeto de rendir dictamen en mi calidad de asesora de conformidad con el nombramiento de fecha 19 de mazo de dos mil quince, del trabajo de tesis titulado: **"Necesidad de Reformar el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito con el Objeto de Incluir una Licencia Especial para Conducir Mototaxis tuc tuc"** elaborado por la Bachiller Susan Judith Figueroa García.

Después de llevar a cabo una serie de modificaciones correspondientes se llegó a las siguientes consideraciones:

1. El contenido de la tesis es científico y técnico el cual durante el desarrollo de la misma la Bachiller, hace un estudio Jurídico Social y Jurídico Administrativo, en base a la laguna legal que existe en la normativa vigente de observancia general.

2. Se considera que el método jurídico administrativo, analítico y comparativo y las técnicas de la entrevista, la observación y censos, utilizados en esta investigación, así como una adecuada redacción, puntualizan las carencias que se establecen en el derecho administrativo en materia del transporte guatemalteco.

3. Asesoré la investigación realizada por la postulante.

Licda. Odilia Esmeralda Ramírez Hernández
ABOGADA Y NOTARIA

****

4ª. Avenida "A" 0-15 zona 8 Colonia Hamburgo
Mixco, Guatemala
Tel: 4768-8536



4. La investigación presenta interesantes aportes razonables, proporcionando abundante información de legislación guatemalteca, actas y acuerdos municipales, como también legislación internacional en cuanto a la regulación del servicio de mototaxis en el derecho comparado.

5. La conclusión discursiva resalta lo novedoso de la investigación, y la realidad nacional que se vive actualmente, confirmando la hipótesis planteada y cumpliéndose de forma coherente los objetivos y supuestos planteados en el proceso de la investigación.

6. La bibliografía a mi juicio, la considero como una valiosa fuente de información y de gran utilidad para consultas de estudiantes y profesionales interesados en el tema.

7. Hago constar que no soy pariente dentro de los grados de ley de la señorita Susan Judith Figueroa García.

En virtud de lo expuesto, en mi calidad de asesora, el trabajo de tesis cumple con los requisitos necesarios para su aprobación, tal como lo establece el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por ende emito **DICTAMEN FAVORABLE**.

Sin otro particular me suscribo de usted deferentemente con altas muestras de consideración y respeto por su atención a la presente.

Licda. Odilia Esmeralda Ramírez Hernández
ABOGADA Y NOTARIA

Licda. Odilia Esmeralda Ramírez Hernández
Abogada y Notaria
Asesora de Tesis
Col. 9374

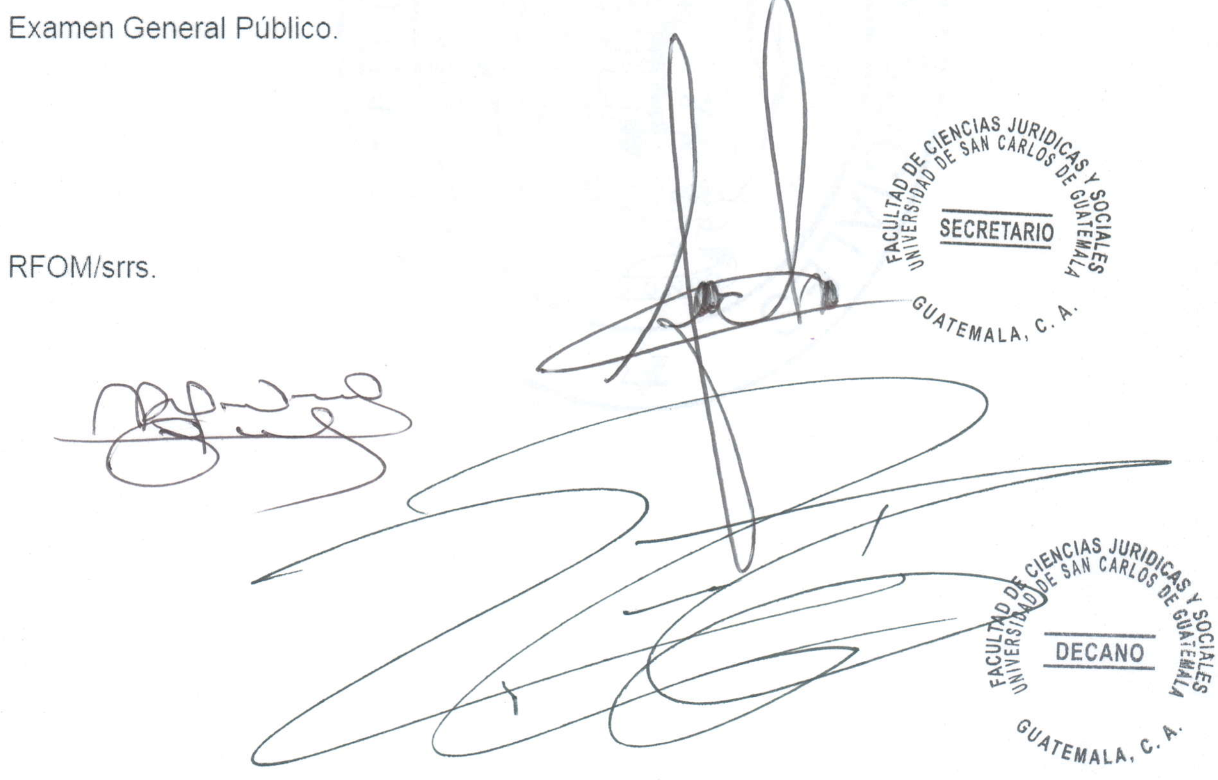




DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 24 de mayo de 2017.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante SUSAN JUDITH FIGUEROA GARCÍA, titulado NECESIDAD DE REFORMAR EL ARTÍCULO 23 DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO CON EL OBJETO DE INCLUIR UNA LICENCIA ESPECIAL PARA CONDUCIR MOTOTAXIS TUC TUC. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/srrs.







DEDICATORIA

A DIOS: Por darme la vida, y por darme el privilegio de culminar tan anhelado sueño al lado de mi familia y compañeros en tan prestigiosa casa de estudios de enseñanza superior universitaria y por permitir el inicio de una nueva etapa académica en mi vida.

A MIS PADRES: José Alberto Figueroa Ortíz y Martina García Valdez, por su infinito amor, por ser mis mejores amigos, corazones guerreros, valientes y triunfadores me han enseñado que en el camino hacia el éxito el amor, la perseverancia, la dedicación, el entusiasmo, el esfuerzo y demás valores. Los sueños se hacen realidad y los obstáculos se pueden vencer. Por eso y mucho más son mi admiración y mi ejemplo a seguir. Los amo.

A MIS HERMANOS: Maura Bezaida Figueroa García, Sandy Margarita Figueroa García, Birsavit Heber Alberto Figueroa García, Celsy Johanna Figueroa García y Julio Humberto Aquino Figueroa, por brindarme su apoyo incondicional en todo momento.

A MIS SOBRINOS: Por formar parte de mi vida.

A MIS COMPAÑEROS: Mirna Noemí López Sandoval, Guillermo Audiel Bonilla Sandoval, Javier Fernando León Estrada, por su cariño fraternal sincero. Y a todos aquellos compañeros y compañeras san carlistas, que también han compartido momentos especiales en el transcurso de la formación profesional en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

A MI ASESORA: Odilia Esmeralda Ramírez Hernández, por transmitir sus conocimientos profesionales, al asesorar con dedicación y esmero el presente trabajo de tesis.

A MI CONSEJERA: Edna Merary Conde Reyes, por sus sabios consejos y sugerencias en la elaboración y presentación del presente proyecto de investigación.

A: Prestigiosa Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por forjar la enseñanza superior universitaria a través de respetables catedráticos que enriquecen al educando, de conocimientos doctrinales, conocimientos legales y experiencias con fines académicos en materia de derecho.

A: Tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, histórico prestigio de formación académica de enseñanza superior. Mi alma MATER.
"Que viva la Universidad de San Carlos de Guatemala"

PRESENTACIÓN

La presente investigación ha sido realizada en el casco urbano del municipio de Palencia del departamento de Guatemala, en el periodo comprendido entre enero de 2008 a diciembre de 2015, fue abordada desde el punto de vista jurídico administrativo y jurídico social, en virtud de contemplar en el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98, laguna legal en lo referente al tipo de licencia que se debe de portar para conducir mototaxis, el cual es objeto de estudio que afecta directamente a la sociedad, debido a la incongruencia que existe en entidades encargadas de velar por la correcta aplicabilidad de la Ley de Tránsito y su Reglamento; háblese del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, Municipalidades y Policía Municipal de Tránsito, sujetos del presente trabajo de investigación que violentan de una u otra manera los derechos constitucionales en los concesionarios, conductores, usuarios, transeúntes entre otros.

De tal manera que es de suma importancia destacar este tema, debido a la inobservancia de las normas constitucionales que se vulneran en el ejercicio del derecho cotidiano en la sociedad y que conllevan a la inaplicabilidad de derechos civiles que garantizan la carta magna y convenios internacionales de los derechos humanos. Investigación que aporta académicamente los conocimientos necesarios en materia de derecho administrativo con respecto a las inobservancias en la aplicabilidad de reglamentos y ordenanzas en materia del transporte, que se derivan de la inexistencia de normativas reglamentarias de observancia general en el ejercicio de ciencia del derecho jurídico administrativo y jurídico social guatemalteco.



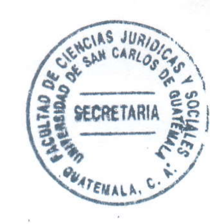
HIPÓTESIS

La falta de normativa reglamentaria de observancia general, en relación al tipo de licencia que faculte a su titular conducir mototaxis tuc tuc, genera: Inseguridad en los usuarios de este tipo de servicio, falta de oportunidad laboral, restricción al derecho de la libre locomoción, incorrecta administración en la aplicación de la Ley de Tránsito y su reglamento por parte de las autoridades competentes, y sobre todo la existencia de incongruencia de carácter administrativa, al exigirle al conductor la portación de determinada licencia para conducir mototaxis, problemática que es evidente en las comunas que han autorizado la circulación de los mismos dentro de sus límites jurisdiccionales y entre entidades afines, por lo que es necesario reformar el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98 con el objeto de incluir una licencia especial para conducir este tipo de vehículo, y así garantizar los derechos constitucionales que actualmente se están violentando dentro del sistema jurídico administrativo y jurídico social a nivel municipal y a nivel nacional.



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

La investigación confirma la hipótesis formulada, en base a los resultados obtenidos al utilizar: El método jurídico administrativo, el método analítico y el método comparativo. Por lo que es evidente la validación de la hipótesis formulada, al confirmar la existencia de laguna legal en el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo Número 273-98 en relación al tipo de licencia de conducir que deben de portar los conductores de los mototaxis tuc tuc, problemática que es evidente tanto en la aplicación de la Ley de Tránsito Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala como también en la norma de observancia general antes mencionada, generando así, incongruencia al exigir determinado tipo de licencia de conducir a los pilotos de éstas unidades de transporte por parte de las autoridades correspondientes, dando como resultado una serie de inobservancias y violaciones de derechos constitucionales que afectan directamente a la sociedad guatemalteca.


FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
SECRETARIA
GUATEMALA, C. A.

ÍNDICE

Pág.

CAPÍTULO IV

INTRODUCCIÓN

La necesidad de reformar el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98, con el objeto de incluir una licencia especial para conducir mototaxis, ha surgido en virtud de que actualmente dentro de esta normativa reglamentaria de observancia general no se establece específicamente el tipo de licencia que faculte a su titular conducir mototaxis.

Objeto por el cual generalmente se ha investigado para determinar la existencia de inconstitucionalidades que se vulneran en los derechos de las personas que se ven directamente e indirectamente relacionadas con la prestación y uso de este tipo de vehículo colectivo, así también la descripción de conflictos que se viven por la existencia del vacío legal en relación a la llegada de los mototaxis al amplio mundo del transporte guatemalteco en sus normativas reglamentarias y así poder concluir con los posibles beneficios que posteriormente a dicha reforma se podrían generar.

Problemática que ha permitido indagar hipotéticamente sobre la necesidad de adicionar por medio de una reforma en la normativa reglamentaria de observancia general, con el objetivo de establecer el tipo de licencia especial que faculte al titular conducir mototaxis, situación que se comprueba al existir derechos constitucionales vulnerados y al existir incongruencia en la exigibilidad de portar determinada licencia de conducir, impuestas por comunas que si lo han requerido para la conducción de este tipo de vehículo.

Los métodos empleados en la presente investigación son tres, siendo el primero el método jurídico administrativo, empleado en el estudio jurídico del Artículo 23 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98; el método analítico, utilizado para establecer la importancia de realizar la reforma del Artículo antes citado y demostrar por medio de un análisis jurídico los beneficios que se obtendrán al concluir con dicha reforma; por último se ha empleado el método comparativo, que permite realizar una comparación legislativa con ordenanzas reglamentarias internacionales en materia del servicio del transporte de mototaxis. Para la

recopilación de datos se ha empleado la técnica de la entrevista que fue realizada a los agentes de la policía municipal de tránsito, concesionarios de los mototaxis, conductores de los mismos, usuarios de este tipo de transportes, inspectores municipales entre otros. También se utilizó la técnica de la observación, y censos realizados en reglamentos municipales para determinar la existencia de incongruencia, q dan como resultado la necesidad de realizar la reforma antes mencionada.

El contenido capitular de la investigación está estructurada en cuatro capítulos, el primer capítulo, se refiere a las entidades de la administración pública que velan por el cumplimiento de la ley y reglamento de tránsito; en el segundo capítulo, se detallan aspectos generales de las licencias de conducir y sanciones administrativas afectas a los conductores de los mototaxis que no portan dicho documento o portan el tipo de licencia incorrecto; el tercer capítulo, se refiere a los aspectos históricos y específicos de fabricación industrial que inciden en el análisis para determinar el tipo de licencia que deben de portar los conductores de estos vehículos que se detallan en la tarjeta de circulación, también se hace énfasis de la importancia de los tuc tuc en materia laboral como también, el impacto que genera en la economía social; el cuarto capítulo, puntualiza la necesidad de reformar el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98, con el objeto de regular el tipo de licencia especial para conducir mototaxis (tuc tuc), las consecuencias que genera la existencia de laguna legal en el artículo antes mencionado, especificando puntualmente los problemas que se están generando por existir dicho vacío legal dentro de la norma reglamentaria, también se argumenta la norma internacional del transporte en Perú y en el transporte colombiano y de cómo han reglamentado los motocarros llámese (mototaxis) dentro de sus límites fronterizos de este país, y por último se presentan propuestas muy puntuales en beneficio a la problemática que se investiga.

CAPÍTULO I

1. El transporte

Se le denomina "transporte o trasporte, al traslado conducción de personas o cosas entre dos lugares y a la organización y medios de locomoción con que una nación o ciudad cuenta."[1] Así mismo en el Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia Ley 789 de 2002 en su parte conducente, establece literalmente que "el transporte, es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico." Sin embargo la Ley de Tránsito y su Reglamento no cuenta con la definición de dicho término.

Por lo que en términos generales y muy puntuales utilizando las definiciones antes expuestas por respetables e ilustres juristas, se puede definir que el transporte, es un medio de locomoción que permite transportar de un lugar a otro a personas, animales o cosas, a cambio de una remuneración o no.

1.1. Importancia

Para poder establecer la importancia del transporte, en el municipio de Palencia del departamento de Guatemala, es preciso conocer inicialmente la ubicación geográfica de este municipio, porque de allí parte de cuán importante ha sido el transporte, es y será

---

[1] Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pág.335

siendo, en el maravilloso mundo de la revolución industrial, comercial, laboral y socio-económico, no solo a nivel municipal sino que también a nivel nacional e internacional.

Según diagnóstico realizado en el municipio de Palencia, correspondiente a la fase del proceso metodológico de la planificación territorial presentado en el año 2011 ante la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia, SEGEPLAN. El municipio de Palencia se encuentra ubicado a una distancia de 27 kilómetros de la cabecera departamental de Guatemala, la ruta es asfaltada, la cual se conecta a la carretera interamericana CA-9 (Carretera al Atlántico). En el kilómetro 18.5 se encuentra el enlace con la carretera departamental Guatemala 6 y a 8.5 kilómetros se encuentra la cabecera municipal de Palencia.

Está situado en la parte Este del departamento de Guatemala. "Se localiza en la latitud 14°38'00'' y en longitud 90° 1'00. Tiene una extensión de 196km^2, con una altitud de 1,300 metros sobre el nivel del mar."[2]

Carretera que en los años 1800 era una vía que conducía de la capital al pueblo de Palencia, por la estación ferroviaria de el Fiscal (aldea de Palencia); (El Ferrocarril del Norte, uno de los principales medios de comunicación de aquel entonces, pero que lamentablemente no todos los vecinos palencianos contaban con los recursos económicos necesarios para poder utilizar este tipo de trasporte). Cuenta la historia que …" Saliendo de la aldea el Fiscal, se tomaba por la carretera al pie del monumental puente de hierro de

[2]. Municipalidad de Palencia Guatemala. **Plan de desarrollo palencia**. Pág. 17

un solo arco que salva la barraca en cuyo fondo va turbulento el río de El Fiscal, llamado en otro tiempo la Chorrera: luego se atravesaba el puente, y al pasar la vía férrea se seguía un **camino de herradura** que en multitud de vueltas va descendiendo hacia el Este en medio de bosques de pinos hasta llegar al lecho del rio Las Cañas; y una vez atravesado éste, se comenzaba a ascender por la orilla opuesta, subiendo por las serranías del Tabacal. Era un camino bastante malo."[3]

Según relatos expuestos por vecinos, "Era entonces Palencia un lugar de dificultosa comunicación terrestre y de toda índole. Pero sin importar las vicisitudes, los vecinos utilizaban bestias cargadas de encomiendas que traían de la capital y los viajes duraban hasta tres días de camino en las aldeas más aledañas de Palencia, algunas mujeres negociaban en estos cansados viajes. Cargando un canasto repleto de huevos, quesos y verduras sobre la cabeza; una alforja también llena en uno de sus hombros y varios pollos sostenidos por un retazo de tela que les rodeaba la cintura, atado por el frente. Viajaban a vender a la capital sostenidas en un rústico bastón de madera que a veces también volvía con ellas. De regreso traían arroz, panelas de dulce, sal, azúcar, y amarillos panes que, por el calor y el largo viaje, llegaban secos y duros pero, por lo escaso en las aldeas, sabían deliciosos."[4]

Fue entonces en el gobierno de Lázaro Chacón cuando se iniciaron los trabajos de esta carretera, proyecto que fue culminado en el año 1935 en el periodo del presidente Jorge Ubico cuando en el año 1934 ordenó se siguiera el proyecto desde la aldea El Chato. "Es

---

[3] Escobar Pérez, Francisco. **Palencia en la historia**. Pág. 12.
[4] Gomez Rodriguez, Daniel; Luis Orlando, Gómez Pérez. **Sanguayaba historia y remembranza**. Pág. 39

así como Palencia queda afuera del aislamiento de la Capital y pueblos vecinos, quedando en sus más remotos recuerdos aquel camino angosto de herradura, apto únicamente para la circulación de peatones y bestias."[5]

Con la llegada de tan esperada e importantísima carretera, "Palencia se engalana ante la presencia de aquel artefacto ruidoso que, con lento avance, era seguido por las miradas de los vecinos que se asombraban con curiosidad y sorprendidos reían y comentaban entre sí aquel espectáculo."[6] Pues la evolución Industrial llegaba a Palencia desfilando en sus carreteras los vehículos, camiones y camionetas. El comercio y las relaciones sociales fueron creciendo a tal punto que los habitantes amantes del trabajo y tierras fecundas "alcanzaron en el año 1996, el primer puesto en surtir a la Capital en productos de primera necesidad."[7]

"La red de comunicaciones terrestre, ha hecho que Palencia sea un municipio progresista y que sus productos puedan salir al mercado, casi sin ninguna dificultad."[8] Beneficiándose así tanto el comercio interno como el comercio externo del municipio y "el nivel socio-económico de las familias rurales de la zona."[9] El transporte, "ha sido un avance trascendental para los vecinos, una forma más fácil de comunicación terrestre y de transportar lo necesario al seno del hogar, sin importar aquellas fuerzas invernales, en

[5] Escobar. **Op. Cit.** Pág. 13
[6] Gómez. **Op. Cit**. Pág. 40
[7] Escobar**. Op Cit.** Pág. 39
[8] **Ibid.** Pág. 31
[9] **Ibid.** Pág. 35

aquellas épocas, que casi siempre privaban a los pobladores de aquellos medios de transporte."[10]

1.2. Seguridad vial en carretera

Con el objeto de regular y garantizar el establecimiento, autorización, operación del servicio de mototaxi y la seguridad de pasajeros y peatones, en el municipio de Palencia del departamento de Guatemala, la comuna palenciana ha emitido un Reglamento del Servicio de Transporte Colectivo de Taxis, Mototaxis y Microbuses, en virtud de no existir una normativa de cumplimiento nacional que establezca los parámetros mínimos y necesarios para la conducción y uso específico de los mototaxis dirigido a concesionados, pilotos, usuarios y transeúntes.

Problemática que ha generado que otras comunas a nivel nacional emitan Acuerdos municipales con el fin de resguardar la vida de las personas como garantía constitucional en las vías públicas, tal es el caso de la municipalidad de Mazatenango del departamento de Suchitepéquez el cual establece en el Artículo 43 del Reglamento de Tránsito de Mototaxis de dicha ciudad "Que todos los mototaxis deben contar con las medidas de seguridad de un vehículo de uso público (extintor, tricket, llanta de repuesto y cintas reflectabas no menos de 10 centímetros de ancho por 40 de largo en ambos lados de la parte trasera). Requisitos que tanto el concesionario como el piloto deben de observar y cumplir."

---

[10] Gomez. **Op. Cit**. Pág. 42

Medidas de seguridad que no cubren totalmente la seguridad vial en carreteras, situación que obliga a otras comunas de imponer normas reglamentarias que contribuyen al sistema de seguridad vial, dirigido a los concesionarios, pilotos y usuarios de dichas unidades de servicio. Extremo que se observa en la municipalidad de Fray Bartolomé de las Casas del departamento de Alta Verapaz y que se fundamentan en el Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Individual de Pasajeros Denominado Mototaxis. En el que se establece en el capítulo III, los requisitos para obtener el permiso de funcionamiento, las obligaciones de los prestadores del servicio de transporte publico individual, los requisitos, obligaciones y prohibiciones que son impuestas a los pilotos de los mototaxis, culminando así en el capítulo V con las sanciones administrativas a imponer en caso de incumplimiento a dichas normas.

Una correcta selección del personal a contratar para pilotear los mototaxis, pareciera ser una excelente disposición por parte de autoridades municipales, que además de exigir ser mayor de 18 años, tener licencia de conducir, fotocopia de documentos de identificación personal, constancia de antecedentes penales y policiacos, estar solvente de todo tipo de multas, pagar el boleto de ornato, no fumar, no consumir bebidas alcohólicas y haber aprobado el curso para pilotos de mototaxis, impartido por la institución que establezca las autoridades en este caso la municipalidad de Mazatenango, Suchitepéquez.

Idealismo que también ratifica la comuna palenciana según información proporcionada por el subdirector de la Policía Municipal de Tránsito de la localidad, en la cual confirma dicho idealismo al fomentar las capacitaciones de conducción y seguridad vial no solo a los conductores de estas unidades de servicio, sino que también la realización de talleres y

capacitaciones sobre la educación vial en carreteras, a niños y niñas alumnos y alumnas de diversos centros educativos ubicados en el casco urbano y en el área rural de dicho municipio, con el fin de fomentar la importancia y las precauciones básicas y necesarias a cumplir para transitar de forma segura en carreteras, éstos talleres y capacitaciones son impartidos por policías municipales de tránsito del municipio de Palencia del departamento de Guatemala.

Sin embargo, las prohibiciones que se establecen en el Reglamento del Servicio de Transporte Colectivo de Taxis, Mototaxis y microbuses del municipio de Palencia descritas anteriormente, impuestas a concesionarios y a pilotos de los mototaxis autorizados con el fin de resguardar la seguridad vial en carreteras, no se cumplen totalmente en determinados casos según análisis realizado en el siguiente subcapítulo a pesar del arduo labor que desempeñan los agentes encargados de fomentar las capacitaciones de conducción y seguridad vial y la falta de una conciencia de seguridad vial, la inobservancia de las normas reglamentarias impuestas y el consumo de bebidas alcohólicas, aceleran los hechos de tránsito y el incremento estadístico de víctimas mortales en la mayoría de los casos.

1.3. Entidades de la administración pública relacionadas al transporte

Tres son las entidades encargadas del buen funcionamiento y la correcta aplicabilidad de las leyes y reglamentos afines, objeto de análisis en esta investigación:

1. Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.
2. Municipalidades.



3. Policía Municipal de Tránsito.

1.3.1. Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil

El Departamento de Tránsito, históricamente ejecutó sus funciones como ente rector de la coordinación y regulación del tránsito en todo el territorio nacional, como un departamento de la antigua Dirección General de la Policía Nacional, dentro de la cual operaba la Policía Nacional de Tránsito.

Posteriormente se emite el Decreto número 132-96 de fecha 18 de diciembre de 1996, que crea la Ley de Tránsito que especifica en el Artículo cuatro, que compete al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública y por ende, le asigna las funciones establecidas en el Artículo cinco del Decreto antes citado y el Acuerdo Gubernativo 273-98 Reglamento de Tránsito, emitido el 22 de mayo de 1998.

El Departamento de Tránsito, en la actualidad depende estructuralmente de la Dirección General Adjunta de la Policía Nacional Civil (Decreto 11-97, de fecha 04 de febrero de 1997, del Congreso de la República). “El jefe y subjefe del Departamento de Tránsito, de conformidad con la ley de la materia es nombrado por el Ministro de Gobernación, estos a su vez realizan las funciones establecidas en el Artículo cinco del Decreto 132-96 del

Congreso de la República el 27 de noviembre de 1996 Ley de Tránsito, y Acuerdo Gubernativo número 273-98, de fecha 22 de mayo de 1998, Reglamento de Tránsito."[11] "Compete al Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública y está facultado para planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional.

Visión del Departamento de Tránsito:

Ser la institución rectora y garante del tránsito, de la seguridad y la gestión vial en Guatemala.

Misión el Departamento de Tránsito:

Coadyuvar a la defensa y protección de la vida de las y los guatemaltecos a través de la gestión del tránsito, la seguridad y la educación vial.

Objetivo estratégico 2013-2015

Contener y disminuir la cantidad de accidentes, muertes y personas heridas por hechos de tránsito a través de una estrategia general de prevención y gestión vial, enmarcada en los esfuerzos nacionales e internacionales."[12]

Lo establecido anteriormente se fundamenta en la Orden General número 75-2014 del Departamento de Tránsito de la Dirección General Adjunta de la Policía Nacional Civil.

---

[11] http://tránsito.gob.gt/quienes-somos/ (Consultado: 20 de enero de 2015)

[12] http:// tránsito.gob.gt/misión-y-visión / (Consultado: 20 de enero de 2015)

Orden que establece la organización y designación de funciones del Departamento de Tránsito de la Dirección General Adjunta de la Policía Nacional Civil, la que se conoce con las siglas -DT- . En el cual regula literalmente en su primer considerando que: A la Dirección General de la Policía Nacional Civil le compete la administración exclusiva de sus recursos humanos y materiales, para el efecto elaborará y aprobará los instrumentos técnicos necesarios, con base al Decreto 11-97 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de la Policía Nacional Civil.

En el segundo considerando establece literalmente que: El Decreto 132-96 del Congreso de la Republica, Ley de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98, Reglamento de Tránsito y sus reformas, establecen "las facultades del Departamento de Tránsito." El Acuerdo Gubernativo número 97-2009 Reglamento de Organización de la Policía Nacional Civil, y sus reformas crea al Departamento de Tránsito como dependencia directa del Director General Adjunto, estableciendo "sus funciones lo que faculta organizar internamente al mismo según lo reglamentado por el Director General de la Policía Nacional Civil, para su mejor funcionamiento."

Sin embargo el tercer considerando de la ordenanza en mención, no ha cumplido ante la sociedad con el objeto de organizar el Departamento de Tránsito y optimizar la función policial, que tienen la función primordial de coadyuvar los esfuerzos por salvaguardar la vida de las personas en las vías públicas de toda la República, cuando utilizan como medio de transporte los mototaxis tuc tuc.

El propósito principal del Departamento de Tránsito es enfatizar sus funciones y facilitar la comprensión de su estructura, al delimitar su competencia administrativa en la materia. Y su objetivo general, administrar con profesionalismo, honestidad, responsabilidad, eficacia y eficiencia las actividades de regulación, control, ordenamiento y administración del sistema de seguridad vial, a fin de minimizar los siniestros viales a nivel nacional, la protección de las personas que circulan en la vía púbica de todo el territorio nacional, de acuerdo con la leyes vigentes.

Leyes vigentes que carecen de una regulación que facilitan el incumplimiento de su ordenanza, objetivos generales, objetivos específicos, mando y funciones establecidos en el Artículo uno, dos, tres cuatro y cinco de dicha ordenanza. Al no regular dentro de sus normas reglamentarias de observancia general el nuevo sistema de transporte denominado mototaxi. Problemática que se especificará posteriormente en el apartado capitular correspondiente y que permitirá un análisis jurídico administrativo y jurídico social que afecta a la población guatemalteca y a la población extranjera que hacen uso del servicio del transporte de los mototaxis.

1.3.2. Municipalidades

Las municipalidades “son instituciones autónomas que tienen a su cargo concesionar los servicios de transporte colectivo, a través de las unidades creadas para el efecto o en su caso a través de las unidades previamente establecidas por delegación del consejo municipal” definición establecida en el Artículo cinco literal b.) Del Reglamento del Servicio

de Transporte Colectivo de Taxis y Microbuses del municipio de Palencia Departamento de Guatemala. Acta número 32-2009."

Entidad que es de suma importancia destacar debido a que además de elegir sus propias autoridades; obtener y disponer de sus recursos, también le es conferido según Artículo 253 de la normativa constitucional, atender los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de sus fines propios emitiendo así, las ordenanzas y reglamentos respectivos. Potestad que la comuna palenciana ha hecho valer frente a la necesidad de existir un ordenamiento vehicular dentro de su perímetro jurisdiccional tema que en el siguiente capítulo será ampliado.

Sin embargo dichas potestades conllevan a una serie de limitaciones como lo es en materia del tránsito guatemalteco, ya que en el Artículo ocho de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala en su primer párrafo establece que el Organismo Ejecutivo, mediante Acuerdo Gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República, sin embargo en el segundo párrafo del Artículo antes citado, establece que dicho traslado no comprenderá en ningún caso las facultades para reglamentar los temas relativo a **licencias de conducir**, placas de circulación, seguros, registros de conductores y de vehículos y los otros asuntos de observancia general.

Por lo que a las municipalidades a las que se les delegue esta función únicamente podrán emitir regulaciones que afecten con exclusividad su jurisdicción. Dentro de los servicios públicos que están afectos a dichas potestades y que son motivo de regulación en Actas

y Acuerdos municipales, es el servicio en materia de tránsito, servicio que ha causado diversas polémicas jurídicas administrativas no solo en el municipio de Palencia departamento de Guatemala sino que también a nivel nacional, háblese del servicio de transporte de mototaxis tuc-tuc, en relación a la laguna legal que existe en la Ley y Reglamento de Tránsito, en relación a la licencia de conducir que deben de portar los conductores de estas unidades de servicio. Lo que genera a una serie de problemas que continuación se detallan:

Según censo realizado en 81 municipios de la República de Guatemala, en el cual autoridades municipales han emitido el Reglamento Municipal para la Prestación del Servicio del Transporte. Actas y acuerdos municipales que efectivamente han sido publicados en el Diario de Centro América, con el objeto de realizar un ordenamiento y un reordenamiento vehicular, para surtir efectos dentro de su perímetro jurisdiccional. El estudio de las respectivas ordenanzas municipales, recopilan datos de suma importancia, puesto que confirman incongruencia respecto al tipo de licencia de conducir que deben de portar o poseer los conductores de los mototaxis. Resultados comparativos que pueden verificarse en el apartado de anexos número uno y dos, en la cual se detallan los niveles de demanda de los diferentes tipos de licencias de conducir que las autoridades municipales exigen a los pilotos de dichas unidades de servicio, en especial al servicio de transporte de mototaxis.

Por lo que es evidente la existencia de incongruencia en materia administrativa en comunas que regulan dentro de sus normativas reglamentarias de carácter municipal el tipo de licencia de conducir que deben de portar los pilotos de los mototaxis, además de

causar incongruencia en la exigibilidad de éste documento según análisis realizado, cuatro son las polémicas jurídicas administrativas que se ha generado en cuanto al tema del servicio del transporte de mototaxis, tanto en comunas donde han permitido la circulación de los mismos como también en las comunas que han restringido la circulación de los mismos en las vías públicas de su perímetro jurisdiccional.

Polémica jurídica administrativa número uno:

Además de existir incongruencia, hay municipalidades que les causa **confusión** reglamentar el tipo de licencia de conducir que deben portar los pilotos de los moto taxis, prueba de ello se presentan cuatro casos que afectan directamente a la población en general:

Caso número uno:

En la municipalidad de Quetzaltepeque, departamento de Chiquimula, establece en el Artículo ocho y literal e.) Del Reglamento para la Regulación del Servicio de Moto-taxis y Mega-taxis. Acta número 37-2005 publicado en el Diario de Centro América el 31 de enero del año 2006. Establece que el tipo de licencia que deben portar, es como mínimo **tipo B**. Posteriormente esta misma municipalidad emitió nuevo Reglamento Municipal de Tránsito, exigiendo la licencia de conducir como mínimo **tipo C** para conducir mototaxis. Según Artículo ocho y literal e.) Del Reglamento Municipal para la Regulación de Servicio de Moto-taxis, Mega-Taxis, Buses, Microbuses, Pick ups y Transporte de Carga. Acta A-1-2009 punto noveno. Publicado en el Diario de Centro América el seis de febrero del año 2009. Dejando así sin efecto el reglamento anterior.



Caso número dos:

También es preciso hacer mención en segundo plano, el caso de la municipalidad de la Libertad, Petén, en virtud que el 31 de agosto del año 2006 fue publicado en el Diario de Centro América el Acta número 32-2006 Reglamentos para la Prestación del Servicio de Moto taxis del Municipio de la Libertad. El cual establece en el Artículo seis y literal b) que la licencia de conducir moto taxis debe ser como mínimo **tipo A, B y C**. Posteriormente el 26 de marzo del año 2012 fue publicado en el Diario de Centro América el Acta A-14-2012 Reglamento Municipal para la Regulación y Ordenamiento del Servicio de Urbanas, Taxis, Moto taxis, Bicitaxis y Transporte Extraurbano del Municipio de la Libertad Departamento de Petén, el cual establece en el capítulo II que la licencia que deben de portar los conductores de moto taxi debe ser **tipo B**.

Caso número tres:

Así mismo en la municipalidad de San Andrés, Petén con fecha 29 de agosto del año 2007 fue publicado en el Diario de Centro América el Acta A-32-2006 Reglamento para la Prestación del Servicio de Moto taxi Rotativos, Taxis, Microbuses y Buses del Municipio de San Andrés, Petén. El cual estable en el Artículo nueve y literal F inciso f3 que el conductor debe de poseer licencia **tipo A y B** para conducir mototaxis. Posteriormente se establece en el Artículo 11 y literal b.9 que el conductor de mototaxis debe de poseer como **mínimo licencia tipo B**. según Acta 02-2013 Reglamento para la Prestación del Servicio de Moto Taxis Rotativos del Municipio de San Andrés, Petén. Publicado en el Diario de centro América, el cuatro de noviembre del año 2013.



Caso número cuatro:

Así también en la municipalidad de Tacaná departamento de San Marcos, según Acta 39-2010 Reglamento para el Transporte Colectivo de Moto taxis de la Municipalidad de Tacana, Departamento de San Marcos publicado en el Diario de Centro América el nueve de noviembre del año 2010. Establece en el Artículo ocho y numeral cinco. Que para manejar moto taxi debe de presentar **licencia vigente**. Posteriormente el Acta numero A-19-2014 Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Colectivo de Moto taxis del Municipio de Tacaná Departamento de San Marcos, con fecha de publicación en el Diario de Centro América nueve de mayo del año 2014. Regula en el Artículo 5 y literal e.) Que las licencias que deben portar los pilotos de mototaxis son tipo **A, B, C o M**.

Polémica jurídica administrativa número dos:

La incongruencia, la confusión y la inexistencia de la regulación de mototaxis a nivel municipal y nacional, son factores que influyen negativamente en la correcta aplicación y administración municipal de este tipo de servicio, también la **falta de recursos económicos y financieros** en municipalidades, inciden negativamente en el ordenamiento vehicular del servicio del transporte de moto taxis.

Tal es el caso de la municipalidad de Lanquin, del departamento de Alta Verapaz, el cuatro de enero del año 2013 fue publicado en el Diario de Centro América el Acta número 50-2012, el cual **deroga y deja sin efectos** el Reglamento para la Prestación del Servicio Colectivo de Transporte de Pasajeros, Carga y Mixto en Buses, Microbuses, Pick ups, Moto taxis en el municipio de Lanquin, Alta Verapaz. Acta número 29-2012 publicado en el Diario de Centro América el once de diciembre del año 2012. Reglamento que regulaba

en el Artículo 10 y literal a.) Que el tipo de licencia que tenían que poseer los pilotos para manejar moto taxis tuc tuc era **tipo B**.

Según entrevista realizada al director de la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Barberena, departamento de Santa Rosa, expone que en otros municipios no se regula el servicio de moto taxis tuc tuc en reglamentos municipales, porque no cuentan con los recursos económicos necesarios para pagar la publicación de los mismos en el Diario de centro América, pero que aplican necesariamente en este caso la Ley de Tránsito Decreto número 132-96 del Congreso de la Republica y el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98.

Polémica jurídica administrativa número tres:

Contrario sensu, hay municipalidades que no permiten la circulación de los mototaxis tuc tuc dentro de su circunscripción municipal, debido a la **inexistencia de una normativa** de cumplimiento general que los regule.

Tal es el caso del municipio de Huehuetenango cabecera departamental del departamento de Huehuetenango, con fecha 16 de abril del año 2012, fue publicado en el Diario de Centro América el Reglamento para el Transporte Público de la Cuidad de Huehuetenango. El cual establece literalmente en el Artículo seis que en lo relacionado a los moto taxis (tuc tuc), estos **no** cuentan con autorización para circular en las zonas urbanas de la ciudad prestando servicio, estando como consecuencia restringido que los mismos operen prestando el servicio de transporte en las distintas zonas de este municipio quedando sujetos a las sanciones establecidas en la presente ordenanza.

Las sanciones a las que se refiere el Artículo anterior se regulan en Artículo siete literal b.) De esta misma normativa municipal, sancionando así al vehículo que no cuente con la autorización respectiva para circular será consignado al predio municipal de tránsito, los costos del traslado de grúa y estancia en el predio correrán por cuenta del propietario del vehículo infractor.

Polémica jurídica administrativa número cuatro:

La problemática no solo es la existencia de incongruencia en la exigibilidad del tipo de licencia para conducir mototaxis en comunas que así lo han requerido y en comunas que han restringido la circulación de los mismos dentro de su perímetro jurisdiccional, por la falta de recursos económicos y financieros en las arcas municipales, y por dicho vacío legal en la normativa de cumplimiento general, sino que también la polémica se da por la existencia de **asociaciones de empresarios** que velan por el funcionamiento y circulación de los buses, microbuses, taxis rotativos y estacionarios, con el fin de resguardar sus ingresos económicos y que han exigido a las autoridades competentes la prohibición de la circulación de los mototaxis, por existir el temor de ser absorbidos por este novador medio de transporte que pueden generar pérdidas económicas a concesionarios de los buses, microbuses, taxistas rotativos y estacionarios que operan en la localidad, según entrevista realizada a empresarios de los siguientes municipios:

- El municipio de Jutiapa, cabecera departamental del departamento de Jutiapa
- El municipio de San José Acatempa del departamento de Jutiapa.
- El municipio de Cobán cabecera departamental del departamento de Alta Verapaz. - En el municipio de Santa Catarina Pinula del Departamento de Guatemala.

- El municipio de San José Pinula del Departamento de Guatemala en lo que corresponde al área rural.

-Entre otros.

Y por último, la aparición de grupos pandilleros que se dedican a extorsionar a pilotos y a los pequeños empresarios de los mototaxis, ha sido motivo de intimidación para los concesionarios y conductores que han decidido no operar en determinado territorio, según información proporcionada por ex empresario de mototaxi quien ha permitido permanecer en anonimato en entrevista realizada.

1.3.3. Policía Municipal de Tránsito

Debido al "incremento del número de vehículos en el casco urbano del municipio de Palencia, el uso desmedido y descontrolado de los mismos en las vías públicas, como también el incumplimiento al reglamento municipal del servicio de transporte colectivo de taxis, mototaxis y microbuses, vulnerando así el Bien Común, fin supreso del Estado de Guatemala. Nace la idea de crear la Policía Municipal de Tránsito (PMT) en Palencia, por parte de la alcaldía municipal."[13]

Gestión que inicio con base del Artículo ocho de la Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República, que faculta al Organismo Ejecutivo, para que mediante

---

[13] http://www.munipalencia.gob.gt/index.php/nuestro-municipio/ubicacion-de-palencia (Consultado: 4 de abril de 2014)

Acuerdo Gubernativo pueda trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República que se encuentren en condiciones de realizar esa función eficiente dentro de su jurisdicción. A sí mismo el Artículo cinco del Reglamento de la Ley de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98 el cual establece los requisitos que se deben de observar para que el Ministerio de Gobernación pueda trasladar a administración de la competencia de tránsito, a las municipalidades que así lo soliciten:

- Solicitud escrita del alcalde municipal.
- Documento que compruebe la creación del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito.
- Documento que compruebe la creación de la Policía Municipal de Tránsito.
- Documentos fehacientes que comprueben que la Municipalidad solicitante cuenta con recursos necesarios, proyectos, planes o programas de tránsito, y obras de infraestructura vial ejecutadas o en proceso de ejecución.

Según entrevista realizada al Director de la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Palencia del departamento de Guatemala, informa que el 12 de agosto del año 2012 Palencia inicia un nuevo reordenamiento vehicular en el casco urbano, en virtud de contar con 22 elementos de la Policía Municipal de Tránsito los cuales cuentan con oficina municipal ubicada en la plaza Barrios en frente de la municipalidad de Palencia.

Posteriormente el 15 de octubre del mismo año fue publicado en el Diario de Centro América el Reglamento de la Policía Municipal de Tránsito Acta 54-2012. Sin embargo aún no contaban con la autorización del Ministerio de Gobernación para ejercer dicha función.

Posteriormente el 21 de julio de 2014 fue publicado el Acuerdo Gubernativo número 213-2014 en el cual el Ministerio de Gobernación acuerda en el Artículo uno, trasladar la competencia de la administración de tránsito a la Municipalidad de Palencia, departamento de Guatemala, única y exclusivamente dentro de su jurisdicción de conformidad con la resolución número cero cero cero seiscientos cuarenta y tres (000643) de fecha ocho (8) de abril del año dos mil catorce (2014). Emitido por el Ministerio de Gobernación.

Así mismo en el Artículo dos del mismo Acuerdo, establece que el traslado a que se refiere el Artículo anterior no comprenderá en ningún caso las facultades para reglamentar asuntos relativos a las licencias de conducir… Ni otros que sean de competencia exclusiva del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil o del Ministerio de Gobernación de conformidad con la Ley.

Dicho traslado, fue convalidado por el Concejo Municipal de Palencia el día miércoles 23 de julio del año 2014, según Acta número 36-2014 punto Décimo Primero, con el fin de dar cumplimiento al Artículo tres del Acuerdo Gubernativo número 213-2014. Que establece que para el efecto de ejercer la competencia de la administración de tránsito el Consejo Municipal de Palencia, del departamento de Guatemala, deberá emitir el Acuerdo en que convalide el traslado de la Competencia de la Administración de Tránsito realizado por el Organismo Ejecutivo, el que deberá ser publicado en el Diario de Centro América, surtiendo sus efectos ese traslado, el día siguiente de la publicación del Acuerdo del Consejo Municipal.

"Fue entonces a partir del 16 de septiembre del año 2014 que la Policía Municipal de Tránsito, inició al servicio de la población de Palencia para regular el tráfico, proveer seguridad vial, informar al piloto, apoyar a las autoridades judiciales a esclarecer hechos delictivos dar cumplimiento a lo que establece la Ley y el Reglamento de Tránsito."[14]

La Policía Municipal de Tránsito es una institución conformada por vecinos, funcionarios y empleados municipales, que dependen directamente de las órdenes del alcalde y que tienen como fin prestar el servicio del mantenimiento del orden y velar por los intereses municipales preservando el orden y la seguridad pública vehicular dentro de la jurisdicción del municipio de Palencia del departamento de Guatemala. Cuyo fin principal es la administración de tránsito actuando con objetividad, imparcialidad y con el estricto apego a los principios de la legalidad que nuestro Estado de Derecho establece. Asimismo con obligación a respetar y acatar las disposiciones contenidas en la Ley de Tránsito y en su Reglamento, los Manuales de Tránsito y Reglamentaciones Generales emitidas por el Ministerio de Gobernación, por medio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil. Artículo cuatro del Acuerdo Gubernativo número 213-2014

[14] https://www. youtube.com/watch?v=EcATUghM0qg&list=UUI1YDJNdwy5nKWMy3SU5PQA (funciones de la PMT). (Consultado: 12 de enero de 2015)

CAPÍTULO II

2. Licencias de conducir

Antes de iniciar con la definición, es indispensable conocer el origen histórico guatemalteco de la licencia. "Este documento data aproximadamente en el año 1909 en el gobierno de Manuel Estrada Cabrera, debido al incremento de automóviles en las tranquilas y polvorientas calles de la ciudad de Guatemala y con el fin de evitar que las bocinas de los autos asustaran a los caballos y mulas que halaban los carruajes (vehículo con caballos que servían como transporte) por lo que las autoridades de gobierno redactaron el primer Reglamento de Tránsito de Guatemala el 12 de agosto de 1909 el cual establece literalmente en uno de sus artículos, que para poder circular un carro deberá obtener una licencia de la Jefatura Política."[15]

Doctrinariamente para definir licencia, es preciso señalar que es una palabra que se deriva de la locución latina *Licentia* que significa "facultad o permiso para hacer algo."[16] También es definido como un "documento donde consta la facultad de obrar, la licencia concedida."[17] O bien como una autorización o permiso."[18] Así mismo también es preciso conocer el origen y significado del término: Conducir, "palabra que se deriva de la locución latina *conducere* que significa Guiar."[19] Con estos antecedentes se puede definir qué,

---

[15] http://www. mundoymotor.com/mm105/10672315640.htm (Consultado: 14 de abril de 2015)
[16] García-Pelayo y Gross. Ramón. **Pequeño larousse ilustrado**. Pág. 627
[17] **Op. Cit.** Pág.238
[18] **Ibid.** Pág. 550
[19] García-Pelayo y Gross. **Op. Cit.** Pág. 258

licencia de conducir es una autorización que se le otorga a una persona para conducir determinado tipo de vehículo.

En la legislación guatemalteca, la licencia de conducir se encuentra definida dos veces. La primera se encuentra definida en el primer párrafo del Artículo 14 de la Ley de Tránsito. El cual establece que la licencia de conducir es un documento emitido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional que autoriza a una persona para conducir un vehículo, de acuerdo con esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables. "En consecuencia, habilita e identifica a su titular como conductor, quien está obligado a portar la licencia de conducir siempre que conduzca un vehículo y exhibirla a la autoridad cuando le sea requerida."[20]

La segunda definición se encuentra en el "Artículo siete y numeral 54 del Reglamento de Tránsito el cual establece que la licencia de conducir es un documento expedido por el Departamento que faculta a su titular a conducir el tipo de vehículo que se consignen en la misma." Las Características principales de la licencia de conducir de la República de Guatemala se detallan en anexos.

Definición de la licencia de conducir en la legislación internacional vigente en materia del transporte:

[20] http:// licenciasenguate.blogspot.com/ (Consultado: 25 de enero de 2016)

En Perú el término licencia de conducir, es definido literalmente dentro de sus disposiciones reglamentarias como el "Documento oficial otorgado por la autoridad competente, que autoriza a su titular a conducir en vehículo de transporte terrestre a nivel nacional." Según literal I.) Del título I del capítulo único del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. Decreto Supremo No. 007-2016-MTC.

Dentro de la Ordenanza que Regula el Transporte de Vehículos Menores, Mototaxis y similares en la legislación internacional peruana. El Reglamento del Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, Mototaxis y Similares de José Leonardo Ortiz de la Municipalidad Distrital con los distritos de Chiclayo y la Victoria de conformidad con la Ordenanza N° 001-2002-MDCH, emitido por la Municipalidad Provincial de Chiclayo, regula en el Artículo cuatro numeral nueve del título I y capítulo II titulado LICENCIA DE CONDUCIR. El cual literalmente la define como: "Documento otorgado por la autoridad competente a la persona natural que lo autoriza a conducir vehículos menores, clase B2 y categoría de la licencia de conducir para vehículo menor."

2.1. Clasificación legal

Las licencias de conducir se encuentran legalmente clasificadas en el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98 de la manera siguiente:

Tipo A: Para conducir toda clase de vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, transporte escolar y colectivo (urbano y extraurbano).

Tipo B: Para conducir toda clase de automóviles o vehículos automotores de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, pudiendo recibir remuneración por conducir.

Tipo C: Para conducir toda clase de automóviles, paneles, microbuses, pick-up, con o sin remolque y un peso bruto máximo de hasta 3.5 toneladas métricas sin recibir remuneración.

Tipo M: Para conducir toda clase de motobicicletas y motocicletas.

Tipo E: Para conducir maquinaria agrícola e industrial. Este tipo de licencia no autoriza a su titular a conducir cualquier otro tipo de vehículo.

2.2. Obtención de la licencia de conducir

Para poder obtener la licencia de conducir mototaxis, actualmente está bajo disposición de la administración municipal, el regular en acta o Acuerdo Municipal el tipo de licencia de conducir que permite al piloto, conducir este tipo de vehículo rigiéndose bajo las normas establecidas en la Ley de Tránsito y su Reglamento.

De tal manera que para obtener generalmente por **primera vez** la licencia de conducir, se requiere que se cumplan con los requisitos que se establecen en el Artículo 14 de la Ley de Tránsito Decreto número 132-96, Artículo 25 del Reglamento de la Ley de Tránsito

Acuerdo Gubernativo número 273-98 y en la página web del centro de emisión de Licencias (MYCOM)."[21]

Los documentos que se deben de presentar para obtener la licencia de conducir en cualquier Centro de Emisión de Licencias, para conducir mototaxis según el tipo de licencia que independientemente cada comuna establezca son:

a.) Presentarse personalmente.

b.) Llenar el formulario de solicitud correspondiente

c.) Para mayores de edad:

1) Presentar Documento de Identificación Documento Personal de Identificación (PDI) en original y en buen estado.
2) Fotocopia del Documento de Identificación Documento Personal de Identificación (PDI).
3) Boleto de ornato en original el año en curso.
4) Recibo de pago del monto correspondiente al tiempo de vigencia hasta un máximo de 4 años (se detallara más adelante).
5) Tipos de licencias a los que se puede optar:

- Para licencias Tipo A: se requiere ser de 23 años de edad.
- Para licencias tipo B: se requiere ser mayor de 21 años.
- Para licencias tipo C: se requiere ser mayor de 16 años de edad.
- Para licencias tipo M: se requiere ser mayor de 16 años de edad.

---

[21] http: MAYCOM.COM.GT/LICENCIAS/PRIMERA-LICENCIA/. (Consultado: 5 de enero de 2015)



d.) **Para menores de edad**:

"Dirigido a todas las personas que tengan cumplidos los 16 años de edad o más sin haber alcanzado la mayoría de edad deben presentar:

1.) Solo se les podrán extender únicamente las licencias Tipo C y licencias tipo M.

2.) Original y fotocopia del documento de identificación Documento de Identificación Documento Personal de Identificación (PDI) en original y en buen estado del que ejerza la patria de potestad o tutor.

3.) Comprobante de pago de un año (Q100.00).

4.) Certificado de nacimiento en original y reciente de un máximo de 6 meses de vigencia (se pide en el Registro Nacional de las Personas RENAP).

5.) Carta de responsabilidad de quien ejerza la patria de potestad o tutor legal autenticada por abogado, en el cual declara bajo juramento y se hace cargo de las responsabilidades civiles que pudieren ocasionarse.

e.) Presentar certificado de aprobación de examen teórico –práctico de manejo, extendido por la escuela de Automovilismo autorizada por el Ministerio de Gobernación y debidamente registradas en el Departamento de Tránsito.

f.) Factura original emitida por la escuela de automovilismo.

g.) Presentar examen de la vista por una clínica óptica u oftalmólogo profesional colegiado activo, que cumpla con los requisitos establecidos por el departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

h.) Presentar factura original del examen de la vista.

i.) Presentar el número de fotos que requiera la autoridad o en caso presentarse para la toma de fotos."[22]

2.3. Emisión de la licencia de conducir

Según el Artículo 14 de la Ley de Tránsito, "la licencia de conducir es un documento emitido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional..." Departamento que emite dicho documento a través de Maycom, S.A; "Maycom, es una empresa de servicio que proporciona Soluciones de Identificación Biométrica, trabajando en equipo y mejorando continuamente para satisfacer los requerimientos de clientes y accionistas."[23]

"Maycom, S. A. Fue fundada en 1995 y se estableció como una empresa integradora que proporciona Sistemas de Identificación Biométrica. Desde 1999 han producido, administrado y controlado la producción de Licencias de Conducir Vehículos para la República de Guatemala. En el año 2004 Maycom se convierte en la primera empresa privada en prestar un servicio de Gobierno, a la República de Guatemala y al Ministerio de Gobernación con certificación ISO 9001:2000, la cual fue renovada en el año 2009 con la nueva versión ISO 9001:2008 que actualmente posee. Los tipos de trámites que cubre Maycom son: 1.) Primera Licencia; 2) Renovación; 3.) Reposición y transferencia."[24]
"En Maycom utilizan la mejor tecnología de punta (tecnología de primer nivel) existente en el mundo para proporcionar Soluciones de Identificación Biométrica con un alto grado de

---

[22] **Ibid**.
[23] Http: MAYCOM.COM.GT/QUIENES-SOMOS/ (Consultado: 5 de enero de 2015)
[24] **Ibid**.

seguridad. Los documentos de identificación y las bases de datos que desarrollan, cuentan con los más altos niveles de seguridad disponibles en el mercado. También cuentan con experiencia comprobable en integración de sistemas biométricos AFIS para identificación de personas, con búsqueda 1 a 1 y de 1 a muchos."[25]

En cuanto a la identificación biométrica que proporciona, Maycom ofrece soluciones de identificación tanto a gobiernos como a empresas privadas, de acuerdo a sus necesidades específicas. Para proyectos de gobierno proporcionan solución en esquema de "outsourcing", lo que significa 0% de inversión por parte del gobierno, garantizando una actualización permanente de tecnología y de las aplicaciones disponibles en el mercado. Proporcionando suministros y personal capacitado para garantizar la calidad del servicio y del producto proporcionado.

"Con Maycom los gobiernos pueden confiar sus proyectos de identificación gubernamentales, debido a que cuentan con la experiencia comparable y éxitos en Centroamérica y México.

Las soluciones que proporcionarle son:

- Licencias de conducir vehículos
- Pasaportes
- Identificaciones Nacionales
- Cualquier documento de Identificación."[26]

---

[25] **Ibid.**
[26] **Ibid**.

FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
SECRETARIA
GUATEMALA, C. A.

Maycom cuenta actualmente con nueve agencias de administración y producción de Licencias de Conducir Vehículos a nivel nacional y módulos móviles que fueron creados con el fin de agilizar administrativamente la emisión de forma rápida y sencilla de dicho documento en lugares donde la cobertura de este servicio no existe, y facilitar así la obtención de:

"La **primera licencia de conducir**, Este trámite sirve para obtener por primera vez la licencia de moto o carro."[27]

"La renovación, Es el trámite que proporciona tiempo de vigencia a tu licencia vencida.
"La reposición, Es el trámite que se debe realizar cuando no se tiene la licencia por que fue perdida o robada.
"Y **la transferencia** de la misma, Es el trámite que se puede realizar si se desea obtener un tipo de licencia superior al que se posee actualmente.

• Para licencia profesional Tipo A: Tener 23 años cumplidos y un mínimo de 3 años de portar licencia tipo C o B, con este tipo se podrá conducir vehículos de toda clase, escolar y colectivo mayores de 3.5 toneladas pudiendo recibir remuneración.

• Para licencia liviana Tipo B: • Para licencia liviana Tipo B: Tener 21 años cumplidos, con este tipo se podrá conducir vehículos de hasta 3.5 toneladas pudiendo recibir remuneración."[28]

---

[27] http://tránsito.gob.gt/informacion-general-para-licencias-de-conducir/ (Consultado: 5 de enero de 2015)
[28] **Ibid.**



2.4. Pago de derechos

El pago de derechos se encuentra contemplado en el Artículo 16 de la Ley de Tránsito. Decreto número 132-96 del Congreso de la República. El cual literalmente establece que: "La emisión, renovación, suspensión, cancelación y reposición de licencias de conducir está sujeta al pago de los derechos correspondientes en el departamento de tránsito, los cuales serán fijados por acuerdo gubernativo"... y en cumplimiento a dicha normativa, se fijaron los montos que en concepto de derecho corresponden para: la obtención de primeras licencias de conducir, renovación o reposición de las mismas, que deberán pagar las personas interesadas, de conformidad con el periodo de vigencia establecida en la tabla respectiva del Acuerdo Gubernativo número 224-2011 de fecha 7 de julio del año 2011.

Sin embargo en el respectivo Acuerdo Gubernativo no se reguló:

1.) El procedimiento de los casos de excepciones que justificaban la falta de renovación de licencias de conducir en el tiempo establecido.

2) La regulación de manera concreta la multa por renovación de licencias de manera establecida y

3) La regulación en lo relativo a la inactivación de las licencias de conducir vehículo.

Factores que en el mundo del derecho ocasionaron conflictos en la aplicación de la norma jurídica, por lo que surgió la necesidad de que emitieran las nuevas disposiciones legales contempladas en el Acuerdo Gubernativo número 59- 2012. Con el fin de fijar los montos para la obtención de primeras licencias de conducir, así como por la renovación dentro del

plazo de vigencia de las mismas, por su reposición e inactivación, que deberán pagar las personas interesadas, de conformidad con el período de vigencia de tales licencias. Derogando así el Acuerdo Gubernativo número 224-2011 de fecha 7 de julio del año 2011. Según Artículo siete del Acuerdo Gubernativo número 59-2012.

En el Artículo uno del Acuerdo Gubernativo referido anteriormente establece literalmente los montos afectos a las personas interesadas de conformidad con el periodo de vigencia de tales licencias los cuales se indican en la tabla siguiente:

PERIODO DE VIGENCIA	MONTO A PAGAR
1 año	cien quetzales (Q.100.00)
2 años	ciento ochenta y cinco quetzales (Q.185.00)
3 años	doscientos sesenta quetzales (Q.260.00)
4 años	trescientos veinte quetzales (Q.320)
5 años	trescientos noventa quetzales (Q. 390.00)

Asimismo en el segundo párrafo del Artículo citado anteriormente se establece que en caso de reposición, reactivación y/o trasferencia se debe se efectuar el pago de cien quetzales por concepto de derecho. Así también faculta a la persona interesada en reponer su licencia de conducir vehículos, la autorización de la reposición por un período mayor, siempre y cuando el interesado pague el derecho correspondiente.

El pago efectuado para los trámites expuestos anteriormente tiene vigencia de treinta días calendarios, contados a partir de la fecha en que se haya realizado el pago en los bancos

del sistema nacional con el que se ha celebrado contrato. Sin embargo pasado dicho plazo sin haberse finalizado el trámite o sin que se hubiere solicitado la devolución del pago, los fondos recaudados formaran parte de los fondos privativos del Departamento de Tránsito de la Dirección General de Policía Nacional Civil.

En relación a la renovación de la licencia de conducir, el Artículo cuatro del presente Acuerdo Gubernativo indica el plazo para efectuar el pago por concepto de derechos de 30 días calendario, pero al vencimiento de la misma, sin justa causa, deberá pagar en concepto de multa la cantidad que se detalla literalmente en la siguiente tabla.

De treinta y un días a un año	Q. 50.00
De un año un día a dos años	Q.100.00
De dos años un día a tres años	Q.150.00
De tres años un día a cuatro años	Q.200.00
De cuatro años un día a cinco años	Q.250.00
De cinco años un día a seis años	Q.300.00

Las personas que están exentas a realizar este pago son:

a.) Las personas que se encuentren fuera del país legalmente.

b.) Las personas que se encuentren en prisión.

c.) Las personas que se encuentren padeciendo de enfermedad grave que les imposibilite conducir vehículo.

En estos casos se deben de presentar ante el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, los documentos legales que justifiquen la causal que se invoque. Quien deberá emitir resolución en el plazo no mayor de 30 día, indicando si procede o no el pago de la multa. En caso de que el departamento de tránsito resuelva afirmativo el pago de la multa este entregará un recibo a la parte interesada, quien deberá hacer efectivo el pago de las cajas receptoras del banco del pago de la misma. Los ingresos del presente artículo, serán depositados a los fondos privativos del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.

2.5. Importancia de la licencia de conducir

"La importancia de la licencia de conducir ha radicado desde el año1909 cuando se creó el Primer Reglamento de Tránsito en Guatemala, como consecuencia del incremento desmedido del parque vehicular en área urbana capitalina."[29] Setenta y seis años después se crea en Asamblea Nacional Constituyente la Carta Magna, actual en vigencia cuyo fin primordial es la realización del bien común y el cumplimiento de los principios constitucionales que rigen la correcta viabilidad en carreteras siendo estos: el derecho a la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz, el desarrollo integral de la persona, la legalidd y el derecho a la libre locomoción, de tal manera que la licencia de conducir fue creada con el fin de autorizar, habilitar e identificar a su titular a conducir un vehículo, que está obligado a portarla siempre que conduzca un vehículo según el tipo que se consigne en la misma para circular en la vía pública.

[29] http://www.mundoymotor.com/mm105/10672315640.htm (Consultado: 14 de abril de 2015)

Además de ser importante Constitucionalmente para hacer valer su fin y principios Constitucionales, también su obtención genera en propietarios de los moto taxis una fuente de ingresos, oportunidad de empleo a personas que se dedican a ser transportistas y como requisito indispensable para poder optar a determinado puesto en el ámbito laboral ya sea en una Institución Pública del Estado por ejemplo: en el Ministerio Público, en el Organismo Judicial, entre otros… O en una institución Privada para optar al cargo de: gerentes, supervisores, inspectores, piloto etc. Documento que pasó a ser en la actualidad, requisito fundamental de conformidad con las especificaciones que se detallaron en el capítulo anterior tomando en consideración la edad y el tipo de vehículo a conducir.

También la licencia de conducir vehículos es importante porque contiene la siguiente información personal del propietario:

Nombre, Apellidos, Número de Documento de Identidad, Firma del Conductor, Huella dactilar del conductor, Fecha de Nacimiento, Tipo de Sangre y Limitaciones. Así también contiene datos administrativos consignados tales como: el número de documento, el número de la licencia, hora y fecha de emisión, fecha de vencimiento de la licencia, antigüedad y también se encuentran los tatos correspondientes al tipo de licencia y clase se vehículo según el peso en toneladas para el cual está autorizado conducir.

La Ley de Tránsito claramente establece ocho sanciones administrativas las cuales podrán imponérseles a los pilotos y a los propietarios de vehículos según los casos, las que se detallarán en el siguiente capítulo, lo importante con respecto a estas disipaciones es que cuando se comenten hechos por accidentes de tránsito, los causantes de ellos

deberán quedarse en libertad inmediata, bajo arresto domiciliario. Medida sustitutiva que podrá ser levantada por un notario, Juez de Paz, o por el propio Jefe de Policía, que tenga conocimiento del asunto. En el acta deberán hacerse constar los datos de identificación personal, tanto del beneficiado como su fiador, quienes deberán de identificarse con su cedula de vecindad, entiéndase ahora Documento de Identificación Personal, Documento Personal de Identificación (DPI) o su licencia de conducir vehículos automotores, debiéndose registrar la dirección de la residencia de ambos.

En lo que concierne a recibir los antecedentes, examinar y determinar la duración de la medida, es el Juez de Primera Instancia competente, quien también podrá ordenar la sustitución de la misma por:

Las personas que no gozan de este beneficio son las personas que en el momento del hecho se encontrare sin licencia vigente de conducción. Por lo que es de suma importancia portar la licencia de conducir siempre y cuando se encuentre vigente. Según Artículo 264 bis del Código Procesal Penal Decreto 51-92.

Según editores de revista Argentina: "Lo más importante es que el conductor debe entender que la licencia de conducir es el consentimiento que nos brinda una institución para desenvolvernos en el tránsito, pero de nosotros depende que esa aprobación sea utilizada correctamente."[30]

[30] http://www. Hernan de Jorge. crashtest-revista@cesvi.com.ar (Consultado: 13 de febrero de 2015)



2.6. Infracciones y sanciones

Los conductores y propietarios de los mototaxis están afectos a infracciones y sanciones de tránsito establecidas en las disposiciones de carácter de cumplimiento general y en disposiciones de carácter de cumplimiento municipal siempre y cuando la comuna autorice la circulación de los moto taxis, en las vías públicas de la localidad y halla emitido el Reglamento Municipal de Tránsito.

Las infracciones que se establecen en la Ley de Tránsito y en su Reglamento, constituyen la inobservancia, incumplimiento y violación de las normas establecidas en sus respectivos apartados, salvo el caso de acciones u omisiones tipificadas como faltas o delitos. Cuando la infracción no este específicamente contemplada, se sancionará con amonestación o multa tantas veces como se cometan infracciones, aun cuando se trate de la misma persona o vehículo.

Las sanciones son impuestas por El Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito o la municipalidad por intermedio del juzgado de Asuntos Municipales, según el caso, podrá imponer a las personas, conductores y propietarios de vehículos, (en este caso los moto taxis) según el caso, las sanciones administrativas siguientes:

1. Amonestación
2. Multas
3. Retención de documentos



4. Cepos para vehículos
5. Incautación de vehículos
6. Suspensión de licencia de conducir
7. Cancelación de licencia de conducir

Estas sanciones se impondrán independientemente de las responsabilidades civiles o penales civiles o penales que pudieran corresponder al actor.

Posteriormente literalmente se detallan las infracciones y sanciones administrativas establecidas en la Ley de Tránsito Decreto número 132-96 afecto a los pilotos de los moto taxis siendo estos los establecidos en los siguientes Artículos:

"**Artículo 33** Retención de Documentos.

Se consideran infracciones administrativas y corresponderá al Departamento de Tránsito o a la municipalidad respectiva, a través del Juzgado de Asuntos Municipales. En su caso, retener la licencia de conducir e imponer una multa en los dos siguientes casos:

a.) Cuando el conductor se haya resuelto la suspensión o cancelación de la licencia

b.) Al conductor que hubiere acumulado tres multas sin haber hecho efectivo su pago."

"**Artículo 40** Suspensión de la licencia de conducir.

Cuando su titular haya sido amonestado administrativamente 5 veces contra las Leyes de Tránsito durante un mismo año calendario, contado a partir de la fecha de la primera infracción.

Cuando su titular haya sido multado administrativamente 3 veces por infracciones cometidas contra las leyes de tránsito durante un mismo año calendario, contado a partir de la fecha de la primera infracción. La sanción administrativa de suspensión de licencia se fijara de uno a seis meses."

También se detallan las infracciones y sanciones administrativas establecidas en el Reglamento de la Ley de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98 afecto a los pilotos de los moto taxis los cuales literalmente se especifican en los siguientes Artículos:

"**Artículo 175** Retención y consignación de la licencia de conducir.

Literal a.)

Mientras se llevan a cabo las pruebas de alcoholemia y/o influencias de drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Si estas pruebas resultan negativas, sin más trámite, se devolverán los documentos, el vehículo y el conductor podrá circular libremente. En caso resulten positivas las pruebas, la autoridad de tránsito, pondrá a disposición de la Policía Nacional Civil al conductor, el vehículo y sus documentos.

Literal b.)

Portar licencia vencida falsificada o alterada

Literal c.)

Al conductor implicado en un hecho de tránsito en el cual resulten lesionados o fallecidos.

Literal d.)

Al conductor implicado en un hecho de tránsito en el cual se ocasione daños a la propiedad ajena, salvo que mediante acuerdo ofrezca la reparación inmediata. En todo caso, este acuerdo deberá celebrarse ante Notario.

Literal e.)

Al conductor que circule un vehículo sin porta la tarjeta de circulación o fotocopia autenticada de la misma.

Literal f.)

Al conductor del vehículo que circule sin placas de circulación.

Literal g.)

Al conductor de licencia suspendida o cancelada por la autoridad competente.

Literal h.)

Al conductor que no respete u ofenda a los policías de tránsito, inspectores ad-honorem o inspectores escolares en el ejercicio de sus funciones o a los particulares que en situaciones de emergencia o calamidad pública, asuman temporalmente y en forma excepcional la administración del tránsito. Asimismo será retenida y consignada la licencia de los conductores que violen lo preceptuado en el Artículo 127 de este reglamento, relacionado con el paso de vehículos de emergencia y comitivas."

"**Artículo 181** Multa de doscientos quetzales.

Numeral 3.)

Por no portar licencia de conducir."

"**Artículo 182** Multa de trescientos quetzales.

Numeral 1.)

Por conducir con licencia vencida."

"**Artículo 183** Multas de 400 quetzales.

Numeral 1.)

Por conducir sin tener licencia."

"**Artículo 192** Cancelación de la licencia.

Literal a.)

Cuando su titular se la haya suspendido administrativamente **dos años** calendario consecutivos o **tres veces** en el años calendarios no sucesivos.

Literal b.)

Por orden judicial.

Literal c.)

Cuando le compruebe que la información proporcionada para su expedición sea falsa, o bien, que algunos de los documentos o constancias exhibidas sean falsas o apócrifos. Estos hechos serán puestos del conocimiento de la autoridad competente, en su caso."

Además de las sanciones administrativas descritas en la Ley de Tránsito y en su Reglamento, también hay infracciones y sanciones administrativas municipales afectas a pilotos y concesionados de los mototaxis establecidas en el Reglamento del Servicio de Transporte Colectivo de Taxis, Mototaxis, y Microbuses del Municipio de Palencia, departamento de Guatemala. Acta número 32-2009. Las cuales literalmente se detallan a continuación.

"**Artículo 30** Sin perjuicio de lo determinado en el Código Municipal, ley y Reglamento de Tránsito, serán sancionados los pilotos contratados para la prestación del servicio y los

concesionarios como responsables del servicio ante la Municipalidad, según el caso cuando incurran en infracción a las prohibiciones descritas a continuación:

a. En caso que la infracción fuese cometida por el piloto, este será sancionado con quince días de inhabilitación en la prestación del servicio y se impondrá una multa de quinientos quetzales al concesionario.

b. En el caso que una misma unidad cometa nueva infracción por causa del piloto, este será sancionado con treinta días de inhabilitación en la prestación del servicio y se impondrá un multa de quinientos quetzales a concesionario, más la suspensión del servicio por quince días.

c. En el caso que una misma unidad cometa tres o más infracciones por el piloto, se le inhabilitara por quince días a este o según el caso, se le impondrá las sanciones establecidas en el artículo anterior citado y al concesionario se le impondrá una multa de un mil quetzales más la suspensión del servicio por treinta días."

"Artículo 33. Las sanciones administrativas serán impuestas por el Alcalde Municipal o en su caso por el Juez de Asuntos Municipales ante reporte de la autoridad respectiva, graduando las que no se encuentren debidamente tipificadas, según la gravedad del caso, de la siguiente manera:

a. Multa que será graduada entre un mínimo de quinientos quetzales a un máximo de quinientos mil quetzales.

b. Inhabilitación temporal para conducir vehículos del transporte colectivo concesionado hasta por treinta días.

c. Inhabilitación absoluta para conducir vehículos del transporte colectivo concesionado.

d. Suspensión temporal de la concesión otorgada hasta por treinta días."

En el municipio de Palencia del departamento de Guatemala, la Policía Municipal de Tránsito realizan operativos embace a lo establecido en la Ley y Reglamento de Tránsito y Reglamento Municipal del Transporte palenciano, con el fin de velar por el buen funcionamiento del transporte de los mototaxis exigiendo la portación de cualquier tipo de licencia de conducir a los conductores de estas unidades de servicio público. Sin embargo las infracciones y sanciones impuestas a los pilotos han variado en virtud de existir un vacío legal que los mismos agentes de la Policía Municipal de Tránsito y agentes de la Policía Nacional Civil de la delegación municipal palenciana, admiten al existir incoherencia en la exigibilidad de la portación de dicho documento a los pilotos de los mototaxis en los operativos que realizan, siendo el conductor y en su caso los concesionados los afectados al imponerles infracciones y sanciones que al final ambas entidades las impones indistintamente con fundamentos legales que en su efecto no son los pertinentes para los mototaxis por el vacío legal que existe al no estar reglamentados estos vehículos en dichas normativas de observancia general.



CAPÍTULO III

3. Mototaxis Tuc Tuc

Antes de iniciar a definir propiamente el termino mototaxi, es preciso conocer como autoridades han definido este término en algunos lugares de la provincia de Guatemala, resaltado detalles muy sutiles de dicho vehículo para su mejor comprensión en la interpretación de Normas Reglamentarias del Transporte, que emiten algunas Municipalidades, a través de sus representantes que conforman el Consejo Municipal, que en consenso autorizan la circulación de este tipo de vehículo, con el fin de organizar el transporte dentro de su jurisdicción y garantizar así el interés social, el bien común y la seguridad de los vecinos y transeúntes.

En base al análisis en los diferentes reglamentos que regulan el transporte del servicio de mototaxis (tuc tuc), en el perímetro jurisdiccional emitido por autoridades municipales, Básicamente cuatro son las observaciones en que se fundamentan dichas comunas para poder definir esta acepción.

Primer análisis jurídico administrativo:

Algunas municipalidades se basan principalmente en la normativa de cumplimiento general de conformidad con el Artículo siete y numerales 67, 90, 94 y 95 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 272-98. De esta manera:



El Mototaxi:

"Es un vehículo automotor que se opera con manubrio."

"vehículo con capacidad para cuatro personas incluyendo al conductor." En esta definición utilizan la tarjeta de circulación de vehículos específicamente haciendo mención del número de asientos consignados en la misma. Artículo cinco del Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de Taxis y Moto taxis del municipio de Jerez, departamento de Jutiapa.

"Es un vehículo de transporte colectivo." Artículo cinco inciso a.) Del Acta 40-2012. San Pedro Sololá.- Porque transporta a personas desde distintos puntos.

"Es un vehículo de transporte de carga." Porque además de transportar personas también transporta objetos y o mercancías. Artículo 11 literal k.) Del Reglamento para la Prestación del Servicio de Moto-taxi en el municipio de San Miguel Ixthahuacán, San Marcos.

Segundo análisis jurídico administrativo:

Contrario sensu hay municipalidades que hacen uso de su autonomía como tal para definir Moto taxi en virtud de no estar reglamentado dentro de las normas de observancia y cumplimiento general. Ejemplo:

El Mototaxi:

"Vehículos autorizados por la municipalidad." Artículo seis del Reglamento Municipal del Transporte Colectivo de Pasajeros del municipio de Atescatempa, departamento de Jutiapa.

“vehículo destinado al transporte con capacidad para transportar seis personas incluyendo el piloto.” Artículo cinco, literal a. del Reglamento del Servicio de Transporte Colectivo de Taxis, Mototaxis y Microbuses del municipio de Palencia, departamento de Guatemala. Acta número 32-2009.

Tercer análisis jurídico administrativo:

Otras municipalidades definen moto taxi, utilizando características propias únicas de fabricación. Ejemplo:

El Mototaxi:

“Vehículo de tres ruedas.” Artículo seis numeral uno del Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Individual de Pasajeros denominado Mototaxis, del municipio de Fray Bartolomé de las Casa, departamento de Alta Verapaz.

“vehículo sin puertas.” Acta 86-2012. Santa María Cahabon, departamento de Alta Verapaz.

Cuarto análisis jurídico administrativo:

Se trata de una definición mixta porque hay autoridades municipales que hacen uso del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número273-98, también hace uso de su autonomía municipal y extraen características esenciales y únicas de fábrica de estas unidades de servicio. Ejemplo:

El Mototaxi

"vehículo de tres ruedas, con techo y con capacidad de hasta cuatro plazas." Artículo dos literal i, del acuerdo COM-15-2014. Municipalidad de Guatemala.

El diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define el término Mototaxi "como un peruanismo: que significa motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos a cambio de dinero de la misma forma que un taxi."[31]

En conclusión se puede definir mototaxi como un medio de transporte *sui generis* (único en su especie) en virtud de ser éste, un vehículo de tres ruedas, cubierto con capota en la parte superior del mismo, y es utilizado para trasladar a personas y objetos de un lugar a otro a cambio de remuneración o no, cuya autorización y reglamentación, actualmente está bajo la potestad de autoridades municipales, por no estar éstos, regulados en la normativa de cumplimiento general.

3.1. Historia y evolución

La innovación constituye en su desarrollo y concreción, un proceso social. En otras palabras se habla de "un proceso de innovación que permite incluir actividades como el descubrimiento, la invención la innovación y la difusión, configurando en conjunto un sistema integrado de ciencia, tecnología e industria."[32]

---

[31] http://es.wikipedia.org/wiki/mototaxi (Consultado: 16 de noviembre de 2014)
[32] Fernando, Germán, Teresa**. Ciencia tecnología y sociedad**. Pág. 78

Proceso de innovación que fue divulgado "en el siglo XVIII, época dorada para la ciencia y tecnología, la profusión de conocimientos de nuevos científicos y filósofos háblese de Lebniz y Newton que potenciaron un extraordinario desarrollo de las ciencias físicas y naturales, pero sin duda el descubrimiento científico técnico más representativo de la época vino dela mano del escocés James Watt inventor de la máquina de vapor que abre paso a la era industrial que inicio con la revolución en el ámbito de la producción y el transporte."[33]

"Máquina capaz de funcionar por medio de la energía liberada por una corriente continua de vapor de agua denominada "máquina de vapor" y es en los años 1781 y 1786 cuando Watt crea un motor de vapor como generador de energía y con ello la revolución del transporte en dos innovaciones: el primero fue el ferrocarril creado en 1813 cuando Hedley consigue arrastrar mercancías durante 8 kilómetros y la segunda novación fue el barco de vapor creado por el marqués de Joufroy en 1781 posterior mente la carretera sustituye al ferrocarril por el motor de explosión, actualmente son los vehículos automotores, gracias a esas dos invenciones los caminos se acortaron y el viajar se hizo más cómodo, fácil, rápido y promoviendo consideradamente los movimientos de la población."[34]

Proceso de innovación, que sigue proliferándose dentro de la industria hasta hoy en nuestros días, los motores que alguna vez fueron de vapor de agua que generaban energía siguen evolucionando dentro del amplio mundo del transporte, a tal magnitud que

---

[33] Fernando, Germán, Teresa. **Op.Cit**. Pág.147 y 148
[34] **Ibid.** Pág. 168 y 169

actualmente se han creado vehículos modernos destinados a transportar personas en rutas de cortas distancias denominados Moto taxis.

3.2. Cantidad de mototaxis tuc tuc en circulación

La evolución industrial del transporte ha llegado a Palencia, municipio del departamento de Guatemala, en el año 2002, cuando por las calles se observaba la presencia del mototaxi, más conocidos en este pueblo como tuc tuc, vehículo cuya autorización municipal es permitido para que circulen dentro del casco urbano y en áreas rurales. Pues fue en este año cuando dos pequeños empresarios iniciaron con la prestación de este servicio, el primero de ellos es denominado, servicio de mototaxi Heber cuyo propietario fue el profesor Figueroa y el segundo fue el señor Matías.

Pero Palencia siguió dentro de la evolución industrial, al permitir la autorización de nuevas unidades del servicio de mototaxis generando así, el incremento moderado del parque vehicular Palenciano en cada año, y con ello el aumento de las demandas y necesidades de los usuarios, vecinos, transeúntes entre otros. Para el año 2014 el incremento del parque vehicular según informe proporcionado por servicios públicos de la municipalidad de Palencia, es de 115 vehículos mototaxis, autorizados para circular dentro del casco urbano que está conformado por cuatro cantones: Cantón Agua Tibia, Cantón Ojo de Agua, Cantón Rincón de la Piedra y Pueblo nuevo; servicio que también es autorizado para cubrir con las determinadas en rutas que conducen hacia aldeas que cuentan con acceso de transporte fluido: aldea Los Mixcos, aldea el Paraíso, aldea Los Tecomales, aldea el Fiscal, aldea Sansur, como también en otras aldeas donde el sistema vehicular

es poco fluido siendo estas aldea Pie del Cerro, aldea Lo de Silva, aldea Buena Vista entre otros.

Pero la cobertura de dicho servicio no se da abasto, por lo que la autoridad municipal Palenciana, ordenó la autorización de 11 nuevas líneas municipales de mototaxis, destinadas a cubrir específicamente la ruta en la aldea de Sansur y en la aldea de el Fiscal, lo que ha generado nuevo incremento estadístico en el parque vehicular Palenciano, de 126 mototaxis autorizados en total.

3.3. Tarjeta de circulación de vehículos

Con fines ilustrativos es preciso ejemplificar lo siguiente:

Así como existen documentos Públicos que permiten identificar personas denominado Documento Personal de Identificación (DPI) Código Único de Identificación (CUI) establecido en el Artículo 50 de la Ley del Registro Nacional de las Personas Decreto Número 90-2005 del Congreso de la República de Guatemala.

Y documentos cuya inscripción del folio Real efectuada con base a las características legales de cada inmueble que posee una persona en el territorio nacional constituye la Matricula Fiscal de los mismos, la cual es emitida por la Dirección General de Catastro y Avalúo de Bienes Inmuebles, Artículos 15 y 19 de la Ley del Impuesto Único Sobre Inmuebles. Decreto número 15-98 del Congreso de la República de Guatemala. Así también existe el documento que identifica a los vehículos que transitan por la vía pública

del territorio Nacional, llamada Tarjeta de Circulación de vehículos y en adición las placas de circulación. Artículo 19 de la Ley de Tránsito. Decreto Número 132-96. Del Congreso de la República de Guatemala.

La información que se consigna en la tarjeta de circulación que permite identificar el vehículo, se encuentra establecido en el Artículo 34 del Reglamento de la Ley del Impuesto Sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos. Acuerdo Gubernativo Número 111-95 del Presidente de la República. Los cuales se detallan a continuación:

1. Número de placa actual.
2. Número de registro de la tarjeta.
3. Nombre del propietario.
4. Dirección del propietario.
5. Municipio, Departamento.
6. Número de identificación tributaria (NIT)
7. Uso.
8. Tipo.
9. Marca.
10. Línea o estilo.
11. Serie.
12. Modelo.
13. Número de motor.
14. Número de chasís.
15. Centímetros cúbicos.
16. Cilindros.



17. Toneladas.
18. Número de asientos.
19. Número de ejes.
20. Color.
21. Número y fecha de la tarjeta de solvencia aduanal.
22. Número de póliza de importación.
23. Número de aduana que liquido la póliza de importación.
24. Número y fecha de franquicia.
25. Fecha, sello y firma del Jefe del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional y del Jefe del Registro Fiscal de Vehículos de la Dirección General de Rentas Internas o de la persona a quien deleguen la facultad de firmar.

Los datos consignados en la tarjeta de circulación expuestos anteriormente son exactamente los mismos datos que se consignan en las tarjetas de circulación de vehículos de los mototaxis, proporcionando información detallada de fabricación del vehículo, información que las comunas indagan para dar con una posible solución al vacío legal que existe en las normativas reglamentarias de observancia general en relación a la falta de regulación del tipo de licencia que deben de portar los conductores de estas unidades de transporte.

Lo interesante de este documento es que además de identificar al vehículo, permitir la circulación del mismo en la vía pública y de enriquecer de información verídica a las autoridades municipales que crean sus propias Normativas Reglamentarias del Transporte dentro de su jurisdicción, en lo concerniente al Uso, Tipo Y Número se asientos, que se

consignan en las Tarjetas de Circulación de los Moto taxis. Datos que son utilizados por autoridades municipales que pretenden establecer con la información consignada en la misma, el tipo de licencia que los conductores de los mototaxis deben de portar, con el fin de crear un ordenamiento vehicular y un mejor control en la prestación de este tipo se servicio.

En el municipio del Barberena del departamento de San Rosa, el Director de la policía municipal de tránsito, en una entrevista realizada ha expuesto que en dicho municipio las autoridades municipales han establecido que el tipo de licencia que los pilotos deben portar para conducir los mototaxis, debe ser la licencia **tipo M** en virtud de establecer en la tarjeta de circulación que es un vehículo de USO: MOTOCICLETA; TIPO: MOTO. Por lo que en base a dicha información las autoridades se fundamentan en el Artículo 23 del Reglamento de la Ley de Tránsito.

De igual manera varias comunas en consejo municipal ha analizado la tarjeta de circulación en lo referente al número de personas por las cuales el mototaxi está capacitado para operar, según especificación de fábrica. Y por tratarse de ser un vehículo que es destinado a transportar personas, en base a lo establecido en el Artículo 23 del Reglamento de la Ley de Tránsito, las comunas se fundamentan para exigir la portación de la licencia **tipo A** por tratarse de un vehículo destinado al transporte de personas cuyas responsabilidades en la conducción de los mismos son mayores.

Contrario sensu. Hay municipalidades que no utilizan los datos de especificación de fábrica consignadas en la tarjeta de circulación de los mototaxis, tal es el caso de la municipalidad

de Patzún Chimaltenango en el cual establece en el Artículo 13 numeral 5.) Del Reglamento de Transporte Urbano Colectivo Mototaxi A-78-2014.

Que por ser un vehículo *sui generis* (único en su especie) y ser de servicio colectivo, el piloto debe de portar la licencia de conducir **tipo B** salvo lo que disponga el Reglamento del Tránsito o alguna Ley que se promulgue para la regulación específicamente de este transporte.

3.4. Importancia económica

La importancia económica que genera la cobertura del servicio del transporte de mototaxis, se refleja principalmente en tres grandes factores que intervienen en el desarrollo económico social palenciano,

Factor uno

Para efectos de la presente investigación se considera que la municipalidad, en virtud de ser el ente administrador de los ingresos y egresos económicos en sus respectivas arcas municipales y por ser una institución que goza de atribuciones autónomas, en consejo; deliberan la autorización de la circulación de los vehículos mototaxis dentro del perímetro jurisdiccional o *contrario sensu* pueden restringir la cobertura de estas unidades de servicio de transporte dentro de su espacio territorial.

Tal es el caso del municipio de Palencia del departamento de Guatemala, la comuna aceptó la circulación de los mismos para que presten sus servicios dentro del casco urbano

y en el área rural, pero para poder hacer uso de este vehículo, según información proporcionada por concesionarios y pilotos, estos hacen el pago correspondiente a siete tasas impuestas por la comuna Palenciana, tasas que están reglamentadas en el Artículo 20 del Reglamento del Servicio de Transporte Colectivo del Taxis, Mototaxis y Microbuses del municipio de Palencia, Departamento de Guatemala. Acta número 32-2009 las cuales se detallan y se analizan a continuación:

Aspectos financieros, rutas y honorario.

a.) Por primera revisión de vehículos Q 50.00 quetzales.

Si bien es cierto que en el municipio de Palencia se cuenta con la autorización de 126 unidades del servicio de mototaxis, esta revisión se realiza a cada una de ellas una vez al año, obteniendo ingresos aproximados de Q6,300.00 quetzales anuales.

b.) Por obtención de tarjeta de Operación Anual Q 100.00 quetzales.

Por lo que genera ingresos aproximados de Q12,600.00 quetzales anuales.

c.) Por tarjeta o carnet de piloto autorizado Q 50.00 quetzales.

En 126 conductores de las 126 unidades, los ingresos aproximados son de Q 6,300.00 quetzales.

d.) Por calcomanías anuales Q 150.00 quetzales.

En las 126 unidades autorizadas afectas a este pago, se estiman ingresos aproximados de Q18,900.00 Quetzales anuales.

e.) Por concesión del servicio por tres años Q 1,000.00 quetzales.

f.) Tasa mensual Q 40.00 quetzales.

Cuarenta quetzales por ciento veintiséis tuc tuc son Q5,040.00 mensuales, multiplicado por doce meses del año Q60,480.00 quetzales anuales.



g.) Parque mensual. (taxis estacionarios) este pago no está afecto a los mototaxis.

h.) Solvencia Municipal de piloto Q 25.00 quetzales.

Es evidente que anualmente la comuna de Palencia percibe ingresos anuales mínimos de Q 104,580.00 quetzales anuales, sin contar los ingresos provenientes de multas mínimas de Q 500.00 impuestas por el alcalde municipal o en su caso o por el Juez de asuntos municipales ante reporte de la autoridad respectiva, graduando las que no se encuentren debidamente tipificadas, según la gravedad del caso. Artículo 33 del Acta número 32-2009. Y libre de todo tipo de recaudación municipal afecta a establecimientos comerciales que han surgido con el fin de abastecer de insumos necesarios para el buen mantenimiento y funcionamiento de los mototaxis. Hablese de Venta de Repuestos y lubricantes para Tuc tuc, pinchazos, tapicerías, herrerías, talleres de mecánica, talleres de enderezado y pintura, gasolineras, entre otros.

Factor dos

Cuando las comunas autorizan la circulación de los mototaxis dentro de sus límites fronterizos establecidos y los concesionados cumplen con los requisitos y tasas municipales expuestas anteriormente, surge el segundo elemento para desarrollo económico Palenciano, según censo realizado, los usuarios, comerciantes y propietarios al hacer uso de este sistema de servicio inicia el movimiento del desarrollo del intercambio económico social, tanto a nivel municipal, como a nivel departamental y nacional.

Los mototaxis además de prestar servicio de transporte público, implícitamente generan desarrollo económico en el municipio de Palencia departamento de Guatemala, incrementando el nivel del comercio interno y el intercambio comercial de los mismos.

Según censo realizado se estima que los concesionarios, los conductores y las autoridades municipales son los principales elementos que influyen en el encadenamiento del desarrollo socioeconómico Palenciano.

En cumplimiento a la normativa de dicha comuna, los mototaxis deben de circular en perfectas condiciones por lo que inicia la participación de la población como agentes del desarrollo evolutivo comercial al crear comercios específicos que abastecen de insumos necesarios para cubrir las necesidades básicas de mantenimiento de los mototaxis. Se crea entonces en el año 2010 la primera venta de repuestos para tutc tuc denominada venta de repuestos y lubricantes para tuc tuc el gatito.

Factor tres

El Estado de Guatemala a través de la Súper Intendencia de Administración Tributaria (SAT), en virtud de ser la entidad encargada de recaudar con efectividad los ingresos que el Estado requiere para cumplir con las obligaciones, en particular las que tiene relación con el gasto social en salud, educación, seguridad vial, vivienda e infraestructura; así como para la modernización del Estado, establecido en el primer considerando de la Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria Decreto 1-98 del Congreso de la República de Guatemala y segundo considerando de la Ley del Impuesto de Circulación de Vehículos Decreto número 70-94 del Congreso de la República de Guatemala.

Los ingresos que dicha institución recauda de los mototaxis corresponden al impuesto anual sobre la circulación de vehículos y al pago mensual correspondiente como pequeño

empresario que declara en dicha entidad, como vehículo destinado al trasporte y uso de la población.

3.5. Importancia laboral

Debido al incremento del parque vehicular de moto taxis tuc tuc en el municipio de Palencia del departamento de Guatemala, las oportunidades de laborar como piloto en dichas unidades de transporte ha aumentado, generando así más oportunidades de empleo tanto para hombres como para mujeres.

En cuanto a la oportunidad de empleo históricamente se estima que en el año dos mil cuatro cuando inicio el servicio de mototaxis tuc tuc en el municipio de Palencia, se generó empleo para cuatro personas, diez años después 126 son las personas que se encuentran laborando como pilotos de los tuc tuc. Asimismo económicamente los concesionarios llamados también Pequeños Empresarios por la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT) perciben ingresos diarios que contribuyen al sostenimiento familiar.

Las oportunidades de optar por un empleo digno y humilde en la prestación del servicio de mototaxis, ha generado un incremento socioeconómico variable no solo en el seno familiar Palenciano, sino también en todas las familias donde los ciudadanos a nivel nacional, se dedican a esta profesión en los diferentes municipios donde laboran como tal, al permitir por parte de autoridades municipales, la circulación de los mismos.

El mototaxi, como un servicio generador de empleo, para personas que deseen conducirlo inclusive hay casos en los que los concesionarios también manejan estas unidades de transporte por diversos motivos, pero además de ser los beneficiarios directos también hay otras personas que son beneficiadas por formar parte de la administración municipal, al desempeñar sus labores de servicio profesoral en distintas secciones administrativas delegadas por autoridades municipales, con el fin de llevar un mejor control en la prestación del servicio de mototaxis a nivel municipal, siendo estos: Los empleados municipales que vela por el buen funcionamiento y administración de las ordenanzas establecidos en Actas y Acuerdos municipales en materia de tránsito siendo estos: Inspectores de los mototaxis, informáticos de la oficina de Servicios Públicos, Agentes de la Policía Municipal de Tránsito, Operadores de Imprentas, entre otros.

También hay personas que son beneficiadas no solo por prestar servicios profesionales dentro de la administración municipal sino que también hay personas que encuentran oportunidades de empleo en la prestación de diferentes servicios públicos que han surgido para cubrir las necesidades de mantenimiento de los tuc tuc, cuando estos así los requieren, análisis expuesto anteriormente en el capítulo anterior correspondiente a la Importancia Económica que generan los mototaxis en la sociedad guatemalteca. Además de ser un vehículo generador de empleo también es un vehículo que transporta empleos, coadyuvando a personas que necesitan laborar en lugares donde el transporte es muy escaso y las carreteras son angostas.



CAPÍTULO IV

4. Necesidad de reformar el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito con el objeto de incluir una licencia especial para conducir moto taxis tuc tuc

El Reglamento de Tránsito. Acuerdo Gubernativo Número 273-98 del Presidente de la República de Guatemala, que tiene por objeto de normar lo relativo al tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio Nacional, "objeto que no se ha cumplido en su totalidad desde el año 2001."[35] Año en que Guatemala inicia en el nuevo desarrollo industrial del transporte moderno, los mototaxis. Vehículo automotor de tres ruedas que se opera con manubrio, destinado a transportar persona, cuyas características principales de fábrica no encuadran legalmente dentro de las disposiciones reglamentarias del Artículo 23 del Reglamento de Tránsito, en el cual se establecen los tipos de licencia de conducir, que facultan a los conductores conducir determinados vehículos en las vías públicas del territorio nacional. Por lo que es necesario reformar el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito con el objeto de incluir una licencia especial para conducir mototaxis tuc tuc.

4.1. Análisis jurídico administrativo del Artículo 23 del Reglamento de Tránsito

El objetivo principal del análisis, recae en la Normativa Reglamentaria de Cumplimiento General en relación a las Normativas Reglamentarias del Trasporte que autoridades

---

[35] http:/WWW.prensalibre.com/Mototaxis-transporte-inseguro y sin reglamentaón (Consultado: 20 de noviembre de 2014)

municipales emiten con el fin de ordenar la circulación de los Mototaxis en las vías públicas dentro de su perímetro jurisdiccional. Y sin menoscabar el derecho de la protección de la propiedad industrial del inventor como derecho inherente a la persona humana que otorga Nuestra Carta Magna en sus Artículos 42 y 44. Y Artículo uno de la Ley de la Propiedad Industrial. Decreto Número 57-2000 del Congreso de la República de Guatemala.

El encuadramiento de normas ordinarias y normas reglamentarias, en relación al tipo de licencia de conducir Mototaxis se analizará posteriormente en su orden conducente regulado en el Artículo tres del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo Número 273-98. El cual establece los tipos de licencia de conducir que deben portar los pilotos, al conducir determinados vehículos en las vías públicas del territorio nacional.

Licencia de conducir vehículos **tipo A**

También es conocida como licencia profesional. Según la normativa guatemalteca de cumplimiento general, para portar este tipo de licencia; el conductor debe contar con 23 años de edad y es facultado para conducir:

Toda clase de vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo.

También está facultado para conducir vehículos destinados al transporte escolar. Y, Transporte colectivo urbano y extraurbano.

En relación a este tipo de licencia se puede observar en el cuadro comparativo en anexos, que hay autoridades municipales que en sus respectivos reglamentos municipales del

servicio del transporte, establecen que para poder manejar los mototaxis, los pilotos deben portar licencia de conducir **tipo A** en virtud de ser un transporte que cumple con las características de ser un servicio destinado al transporte de personas.

Por lo antes indicado, si bien es cierto que los moto taxis cumplen con la función de transportar personas, esto, no son considerados como trasporte de carga de más de 3.5 toneladas de peso bruto máximo, tampoco son considerados como trasporte extraurbano. Por lo que la licencia tipo A no cumple con la totalidad de expectativas indicadas para autorizar a una persona conducir Mototaxis, en virtud de ser un vehículo caracterizado como mitad moto y mitad carro según características principales de fábrica y el desconocimiento en el manejo de los mismos puesto que éstos son operados con manubrio y son identificados en la tarjeta de circulación de vehículos como: vehículo de uso: motocicleta y vehículo tipo: Moto.

Licencia de conducir **tipo B**

O licencia liviana, para poder optar a este tipo de licencia se requiere contar con mínimo 21 años de edad y faculta a su titular conducir: automotores o vehículos automotores de hasta 3.5 toneladas de peso bruto máximo y puede recibir remuneración por conducir. De tal manera que los mototaxis cumplen con los dos requisitos anteriores por lo que varias autoridades municipales, exigen como requisito principal para conducir moto taxis, la portación de la licencia tipo B.

Pues pareciera que este tipo de licencia es la más idónea legalmente por cumplir con dichos requisitos, pero la tarjeta de circulación identifica a los mototaxis como vehículo de uso Motocicleta; tipo: Moto. Y según especificación de fábrica está diseñado para transportar personas. Por lo que la licencia tipo B no cumple con las expectativas en su totalidad para permitir la conducción de los Mototaxis, ya que para transportar personas se requiere contar con 23 años de edad y contar con los conocimientos necesarios para manejar Mototaxis por tratarse de un vehículo considerado mitad moto y mitad carro.

La licencia de conducir vehículo **tipo C**

O licencia particular. Nuestra normativa Reglamentaria de cumplimiento general establece que este tipo de licencia es extendida a las personas menores de edad pero mayores de 16 años y faculta a su titular a:

-Conducir toda clase de automóviles, paneles, microbuses, pick-ups, con o sin remolque.

-Vehículos con peso bruto máximo de hasta 3.5 toneladas métricas sin recibir remuneración.

En el cuadro comparativo se observa que hay municipalidades que dentro de sus disposiciones contenidas en Reglamentos del Servicio del Transporte, establece la opción de portar la licencia tipo C para poder manejar mototaxis dejando así, expuestos en conductores menores de edad en su mayoría de casos, la responsabilidad de transportar personas, a quienes se les debe garantizar la vida y seguridad vial en el transitar. Por lo que la licencia tipo C no cumple con las expectativas para poder autorizar a una persona manejar mototaxis.





Licencia de conducir **tipo M**

O licencia de moto, es la licencia que seguida de la licencia tipo C también es extendida a personas menores de edad pero mayores de 16 años, y faculta a su titular a conducir toda clase de motocicletas y motobicicletas.

En el cuadro comparativo, claramente se observa que la mayoría de autoridades municipales exigen la portación de este tipo de licencia en virtud de cumplir con el requisito de ser un vehículo tipo: moto y uso: motocicleta. Tal y como lo especifica en la tarjeta de circulación de los mismos. Por lo antes indicado se concluye que dicha licencia si bien es cierto que cumple con dicho requisito, no cumple con la seguridad que se le debe de brindar a los usuarios del transporte por ser conducidos en la mayoría de casos por personas menores de edad, al igual que en el caso de la licencia tipo C.

Y por último la licencia **tipo E**

Licencia que faculta a su titular a conducir maquinaria agrícola e industrial, así mismo advierte a su portador que este tipo de licencia no autoriza a su titular a conducir cualquier otro tipo de vehículo.

Lo interesante de este análisis es que además de considerar que las especificaciones de fábrica de los moto taxis y la diversidad de normativas reglamentarias municipales, no encuadran en ninguna de los cinco tipos de licencia de conducir que se establecen en el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito y que además, todas las personas

independientemente del tipo de licencia que pretendan obtener son evaluadas de acuerdo al vehículo a conducir, mas no así, de un vehículo mototaxi.

La experiencia en el manejo de los mismos se obtiene a través de la práctica, practica adquirida en la vía pública transportando a niños, jóvenes, adultos, personas de la tercera edad y personas con capacidades especiales.

4.2. Existencia de laguna legal en el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito

Para poder determinar la existencia de laguna legal en el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito, es preciso hacer mención del ilustre maestro Pereira, que define el término: "Lagunas, a los supuestos no previstos por el legislador, los cuales debieron haber sido regulados. Definición que la complementa para análisis, a la situación no regulada en el marco de un conflicto de Derecho, que es necesario resolver."[36]

De igual manera es preciso definir el término laguna legal, el cual se le llama así a "la falta de disposición o norma legal que resuelva determinado problema Jurídico."[37] "La existencia de lagunas puede deberse a cualquier motivo imputable al legislador (Laguna Subjetiva) o a la decadencia del Derecho como consecuencia de la evolución social (Laguna Objetiva)."[38]

---

[36] Pereira-Orozco, Alberto. **Introducción al estudio del derecho I**. Pág.158.
[37] Pratdesaba. María. **Incongruencias y lagunas legales en materia de derecho de antejuicios en Guatemala**. Pág. 78
[38] Guillen, Alejandra. **Laguna legal en cuanto a la imposición de sanción administrativa por infracciones a la ley laboral**.Pág.55

De tal manera que en base a la presente investigación se puede determinar que en virtud de existir evolución dentro del campo de la industria en la sociedad guatemalteca con la llegada de los mototaxis en el año 200, datos obtenidos en un documental de prensa libre expuesto anterior mente, es evidente que los mototaxis no fueron reglamentados en dicha norma reglamentaria de observancia general. Por lo que se ha generado Laguna Legal de carácter objetiva con respecto a qué tipo de licencia de conducir se le debe de exigir al piloto de dichas unidades de transporte que les permita conducir en carreteras.

Pues es específicamente que en el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito. Donde se establecen los distintos tipos de licencias de conducir que faculta a su titular conducir vehículos, por lo que se puede determinar que en dicha norma reglamentaria se confirma lo expuesto anteriormente con respecto a la falta de disposición de norma reglamentaria en el derecho administrativo al existir laguna legal con respecto a los mototaxis vehículos no previstos por el legislador en el cambiante mundo de la revolución industrial en virtud de no especificar qué tipo de licencia de conducir es la que deben de portar los conductores de los mototaxis por ser éste un vehículo con características *sui generis* en su especie. Tampoco se indican las características específicas de fabricación del mototaxi y la falta de reglamentación de los derechos y prohibiciones que deben de cumplir los pilotos autorizados para conducir dicho vehículos.

Por lo que es preciso realizar una reforma a dicha norma, para regular el tipo de licencia que permita al conductor conducir mototaxis, en virtud de ser esta la norma Reglamentaria de observancia general, que se debe de cumplir a nivel nacional para resguardar, asegurar y hacer cumplir los principios constitucionales que están afectos a todas las personas y

que se están vulnerando dentro del amplio sistema jurídico administrativo guatemalteco, generando una serie de problemas que se pretenden especificar muy puntualmente en el siguiente capítulo.

4.3. Problemas generados

Además de existir laguna legal dentro de la norma reglamentaria de cumplimiento general, en relación a la inexistencia de la regulación de mototaxis, vecinas y vecinos palencianos y población en general sufren cotidianamente una serie de problemas de índole jurídico social y jurídico administrativo que se detallan a continuación:

Dentro del ámbito laboral: si bien es cierto que con la llegada de los mototaxis se ha generado más oportunidad de empleo en los municipios donde las autoridades municipales han permitido la circulación de los mismos dentro de su perímetro jurisdiccional, no obstante el derecho a optar por un trabajo digno, ha tenido sus limitantes tanto a nivel local, regional como nacional, en virtud de establecer dentro de su normativa municipal que reglamenta el servicio del transporte de mototaxis, la regulación del tipo de licencia que según consenso del Consejo Municipal es la más idónea para conducir mototaxis, creando así inconcruencia con respecto a los distintos tipos de licencias de conducir vehículos en distintas circunscripciones municipales. Las actas y acuerdos municipales que han sido publicados en el Diario de Centro América se detallan en los respectivos cuadros comparativos con la siguiente información:

- Número de orden
- Decreto



- Entidad
- Asunto
- Fecha de publicación
- Fundamento legal y
- El tipo de licencia.

Los datos obtenidos en censo realizado en los distintos reglamentos municipales del trasporte a nivel nacional, en relación a qué tipo de licencia de conducir están obligados los pilotos de los mototaxis a conducir dicho vehículo, se detallan a continuación:

- Poseer como mínimo tipo B
- Poseer licencia de conducir tipo A
- Poseer licencia de conducir tipo B
- Poseer licencia de conducir tipo A y B
- Poseer licencia de conducir A, B, C o M
- Poseer licencia de conducir tipo M
- Poseer licencia de conducir según el tipo de vehículo
- Poseer licencia de conducir según la categoría respectiva
- Poseer licencia de conducir como mínimo tipo A
- Poseer licencia de conducir según lo que establezca la Ley y Reglamento
- Portar cualquier tipo de licencia
- Poseer licencia como mínimo M o B
- Poseer licencia según lo que establece la Ley
- Poseer licencia según lo que establece la Ley y el tipo de vehículo



- Poseer licencia que corresponda
- Poseer licencia respectiva
- Poseer licencia local
- Poseer licencia tipo M o B
- Poseer licencia vigente
- Poseer licencia tipo C y M
- Poseer licencia de conducir tipo C a la A
- Poseer licencia de conducir
- Otros no especifican
- Otros no hacen mención de ningún tipo de licencia que deben portar.

Es evidente que el régimen laboral del país debe organizarse conforme a principio de justicia social para garantizar el derecho y libertad de comercio y trabajo establecido en el Artículo 43 y 101 de la Carta Magna.

Asimismo el derecho de transitar en mototaxi dentro del territorio municipal es vedado por algunas autoridades municipales que han denegado la circulación de los mismos en las vías públicas de la localidad, en virtud de no estar regulados dentro de las disposiciones reglamentarias contenidas en una norma de observancia general que los regule y por otra parte, por el temor que manifiestan pilotos de los taxis rotativos en relación al temor de la extinción de los mismos al ser sustituidos por los mototaxi. Infringiendo así el derecho a la libertad de locomoción que el Estado otorga a todas las personas que entran, permanecen, transitan, salen del territorio nacional y cambian de domicilio o residencia, según Artículo 26 de la Norma Constitucional.

Sin embargo la Realización del Bien común, la protección de la vida humana, la seguridad de las personas entre otras… Garantías fundamentales de carácter Constitucional que el estado otorga a las personas, son violentadas frecuentemente por autoridades afines que enfatizan silencio administrativo y mala administración de sus funciones ante tal problemática.

4.4. La licencia de conducir en el derecho comparado

En el presente capítulo expondré datos interesantes con respecto a la regulación de los mototaxis en el país de Perú y en Colombia, en virtud de ser países de Latinoamérica que han regulado dentro de sus normativas de observancia general estos vehículos que han sido de gran impacto a nivel internacional.

Los mototaxis en Perú

Se encuentran regulados en el capítulo II y Artículo dos del Reglamento Nacional de Tránsito. Decreto Supremo No 032-2001-MTC. El cual define literalmente "al vehículo automotor menor: al Vehículo de dos o tres ruedas, provisto de montadura o asiento para el uso de su conductor y pasajeros, según sea el caso (bicimoto, motoneta, motocicleta, mototaxi, triciclo, motorizado y similares)."

Las licencias de conducir están reguladas en el Artículo nueve del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. Decreto Supremo No. 007-2016-MTC.

De Perú. Y en el Artículo diez de la misma normativa se encuentran reglamentadas las licencias de conducir para conductores profesionales y no profesionales.

En Perú, las licencias de conducir para los conductores no profesionales corresponden a las siguientes clases y categorías:

a.) clase A-Categoría I

b.) clase B-Categoría I

c.) clase B-Categoría II-A

d.) clase B-Categoría II-B

De igual mara en Perú, las licencias de conducir para conductores profesionales corresponden a las siguientes clases y categorías:

a.) clase A-Categoría II-A

b.) clase A-Categoría II-B

c.) clase A-Categoría III-A

d.) clase A-Categoría III-B

e.) clase A-Categoría III-C

f.) clase B-Categoría II-C

La licencia de conducir mototaxi que el sistema administrativo del transporte peruano establece para dicho vehículo, "la licencia **clase B-Categoría II-C (BIIC)"** de acuerdo a lo establecido en el Artículo nueve numeral 9.2.4. Del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. Decreto Supremo No. 007-2016-MTC. El cual literalmente establece que: "Autoriza a conducir vehículos de la categoría L5 destinados a la prestación del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos

menores y transporte de mercancías..." Disposiciones que se complementan en el Artículo cuatro numeral 23 capítulos II del Reglamento del Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, Mototaxis y Similares en el Distrito de José Leonardo Ortiz. El cual establece que "los VEHÍCULOS MENORES: Son vehículos Motorizados y no motorizados de tres ruedas, especialmente acondicionados para el transporte de personas o carga, cuyas estructuras y carrocerías cuentan con protección al usuario, clasificados en:

a.) Mototaxis. Vehículo motorizado, previsto de una cabina para uso de tres pasajeros en la parte posterior y de una montura en la parte delantera para uso exclusivo del conductor, especialmente acondicionado para el transporte de personas y/o carga, cuya estructura y carrocería cuenta con elementos de protección al usuario.

b.) Motocar. Vehículo motorizado provisto de una cabina con asientos para uso de pasajeros en la parte posterior y de una montadura en la parte delantera para uso del conductor, acondicionado para tal fin, según diseño de fábrica.

c.) Motocarga o Motofurgón. Vehículo autorizado, para traslado de carga, acondicionado para tal fin."

Los mototaxis en Colombia

En Colombia, los mototaxis también son llamados "motocarros."[39] Por ser vehículos automotores de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de

[39] http://es.wikipedia.org/wiki/Autorickshaw (Consultado: 16 de noviembre de 2014)

motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad de hasta 770 kilogramos.

Ahora que ya se conoce la denominación, es importante comprender que en Colombia el Ministerio de Transporte tiene la facultad de emitir resoluciones de carácter legal de cumplimiento general. Atribuido por la ley 769 de 2002 y el Decreto 2053 de 2003, en base al cumplimiento de los principios rectores del Código Nacional de Tránsito de Colombia son: "seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso. Plena identificación, libre circulación, educación y descentralización el Ministerio de Transporte emitió la resolución número 001500 de 2005.

En el Artículo tres de esta resolución, preceptúa la clasificación de las licencias de conducir, estas se clasifican en: licencias de conducir para vehículos automotores destinados al servicio particular, esta licencia tiene las siguientes categorías, subdivididas por nomenclatura de la siguiente manera: A1, A2, **B1**, B2 y B3. Y licencias de conducción para vehículos automotores destinados al servicio público, que de igual manera tienen categorías dentro de una nomenclatura única: C1, C2 y C3."

Dentro de estas clasificaciones los motocarros estas regulados literalmente en el Artículo cuatro de la Resolución del Ministerio de Tránsito número 001500 de 2005 en el cual estipula que "para conducir los motocarros se debe de portar la licencia **B1**. Y de igual manera, el párrafo primero de este mismo cuerpo normativo establece que dentro de una misma nomenclatura, los titulares de la licencia de conducción de mayor categoría podrán conducir vehículos de categoría inferior."



4.5. Propuesta de reforma

Considerando que el mototaxi, por ser un vehículo novador dentro del contexto de la revolución industrial guatemalteca *Sui Generis* en su clasificación, autorizado por algunas comunas para circular en determinado espacio territorial; considerando que en Guatemala los mototaxis actualmente no se encuentran regulados dentro de una normativa reglamentaria de cumplimiento general que regule el tipo de licencia de conducir que deben portar los conductores de estas unidades de servicio destinado a transportar personas y en algunos casos mercancías, y que a consecuencia de ello genera una serie de problemas de índole jurídico-social y jurídico-administrativo descritos en el capítulo 4.1.2 y 4.1.3 de la presente investigación, se concluye:

Primero

Que en respuesta a la presente problemática, el Organismo Legislativo de cumplimiento a la necesidad que existe de reformar el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito con el objeto de incluir una licencia especial para conducir mototaxis (tuc tuc) para garantizar los principios y garantías constitucionales de: El derecho a optar por trabajo digno, el derecho al comercio, el derecho a la libre locomoción, el derecho a la protección de la vida humana y el derecho a la seguridad de las personas.

Segundo

Se defina la nueva categoría de licencia de conducir mototaxis, exigible en la norma reglamentaria de observancia general que permita identificar tanto al portador como al

mototaxi que pretenda conducir, consignando características esenciales de especificación de fábrica en dicho documento.

Tercero

Por lo tanto en base a lo descrito anteriormente se surgiere a la autoridad competente, implemente una nueva categoría o nomenclatura de licencia de conducir mototaxi en base a las siguientes propuestas:

Propuesta uno

Licencia de conducir Mototaxis

Licencia de conducir Tipo **MT**, cuyas siglas representativas "MT" significan la abreviación del termino mototaxi.

Propuesta dos

Licencia de conducir Mototaxis

Licencia de conducir Tipo **D**. Cuya insignia "D" representa el seguimiento del orden legal de los tipos de licencia de conducir establecidos en el artículo 23 del reglamento de tránsito de la república de Guatemala: Tipo A, Tipo B, Tipo C, Tipo D, Tipo E y Tipo M.

Propuesta tres

Licencia de conducir Mototaxis

Licencia de conducir Tipo **M1**. Cuyas siglas distintivas "M1" indican la licencia tipo M dentro de una nomenclatura única, por ser un vehículo cuyas características específicas de fabricación es un vehículo tipo Moto, cuyos derechos industriales son protegidos por la ley

de la protección industrial, por lo que es preciso realizar una nueva nomenclatura única en la nueva designación.

4.6. Beneficios posteriores a la reforma

Una vez culminada la presente investigación y el análisis correspondiente del Artículo 23 del Reglamento de Tránsito, se concluye en el presente capitulo que al existir una reforma posterior del Artículo antes citado, haciendo las adiciones pertinentes en relación al tipo de licencia para conducir mototaxis, implícitamente conllevará a una serie de resultados positivos que influirán directamente en el sistema del desarrollo jurídico social y jurídico administrativo guatemalteco.

Pues se estará dando el cumplimiento efectivo a los derechos humanos individuales y a los derechos humanos sociales y culturales, contemplados tanto en la constitución política de la república de Guatemala, como en la declaración universal de los derechos humanos, que actualmente son vulnerados en el ejercicio del derecho cotidiano.

El perfeccionamiento de dicha norma jurídica reglamentaria de observancia general, constituirá no solo el cumplimiento de los derechos humanos vulnerados sino que también incrementará el fortalecimiento del sistema jurídico basado en el principio de seguridad jurídica y sus colocarlos necesarios: Justicia, bien común, equidad, solidaridad entre otros.[40]

---

[40] López Mayorga, Leonel. **Introducción al estudio del derecho I**. Pág. 177.

También las entidades que tienen bajo su control velar por el orden vehicular, háblese de El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, Municipalidades por intermedio del Juzgado de Asuntos Municipales y la Policía Municipal de Tránsito, generará dentro de la esfera de su orden administrativo un incremento positivo en el desarrollo de la administración, en beneficio de la población.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Se infiere que al llegar a Guatemala los mototaxis tuc tuc, trajo consigo la evolución industrial del transporte generando más fuentes de empleo, incremento socioeconómico y desarrollo comercial, transporte novador que no se encuentra regulado dentro de normativas reglamentarias de observancia general y que ha generado polémica jurídica administrativa tanto a nivel municipal como a nivel nacional en relación al tipo de licencia que debe de portar el conductor de los mototaxis.

Problemática que ha sido resuelto de forma parcialmente por comunas que han emitido sus propias ordenanzas reglamentarias del transporte con el fin de reorganizar el transporte colectivo dentro de sus límites jurisdiccionales al exigir la portación de distintos tipos de licencia de conducir para poder laborar en un mototaxis, situación que afecta a la población guatemalteca nacional y extranjera.

Por lo que es necesario que el Congreso de la República de Guatemala, reforme el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98, con el objeto de incluir un tipo de licencia especial que faculte al titular conducir mototaxis tuc tuc, y que realice las adiciones pertinentes de forma urgente, debido a que en este artículo se da la existencia de laguna legal, con respecto a qué tipo de licencia de conducir le corresponde portar a los pilotos de estas unidades de servicio.


FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
SECRETARIA
GUATEMALA, C. A.


FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
SECRETARIA
GUATEMALA, C. A.

ANEXOS


SECRETARIA
GUATEMALA, C. A.

ANEXO I

Capacitación de conducción y seguridad vial a pilotos de mototaxis



Capacitación de seguridad vial en carreteras a niños y a niñas



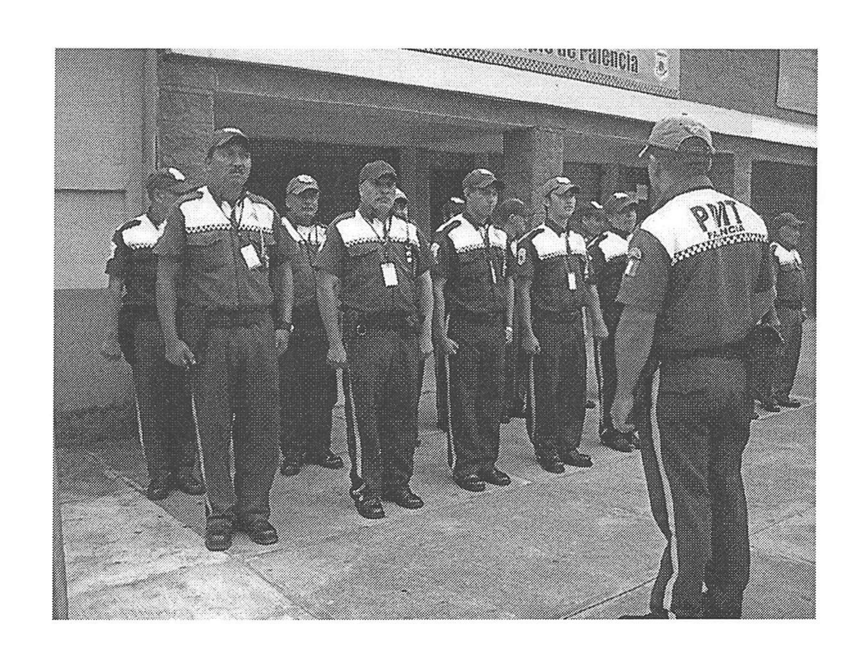
50

12
10
8
6
4
2
0

Tipo "A"
Tipo "B"
Tipo "M"
Tipo " A,B,C,M"
Mínimo "A"
Mínimo "B"
Mínimo "C"
Tipo "A" o "B"
Tipo "B" o "M"
Tipo "C" o "M"
Cualquir Tipo
Según Ley y Reglamento de...
según tipo o categoría del vehículo
según la ley y género del vehículo
Licencia Vigente
Tipo Local
No especifican

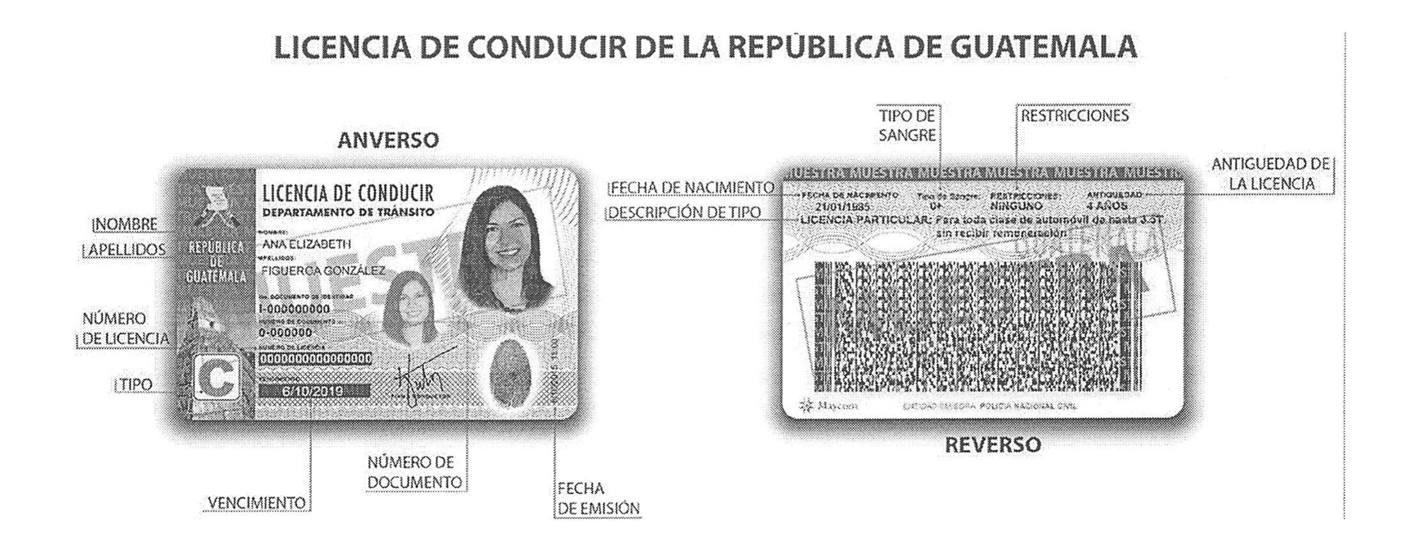
■ 50

Agentes de la Policía Municipal de Transito del Municipio de Palencia del Departamento de Guatemala



Oficina Municipal de la Policía Municipal de Transito ubicada en la Plaza Barrios del Municipio de Palencia del Departamento de Guatemala





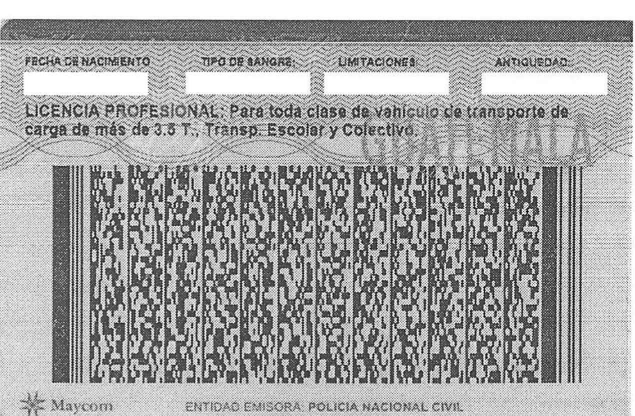


Licencia de Conducir **tipo A** de la República de Guatemala

Anverso



Reverso

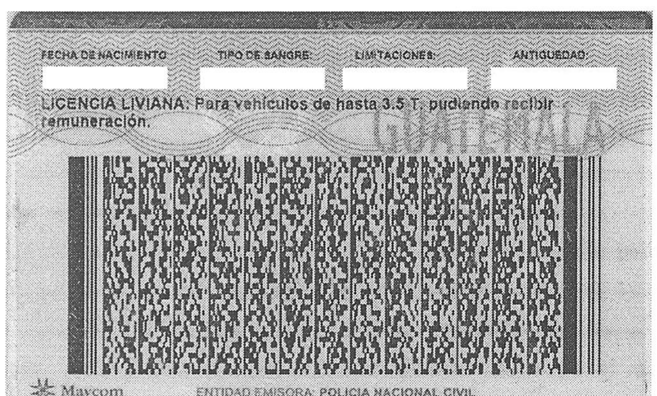


Licencia de Conducir **tipo B** de la República de Guatemala

Anverso



Reverso





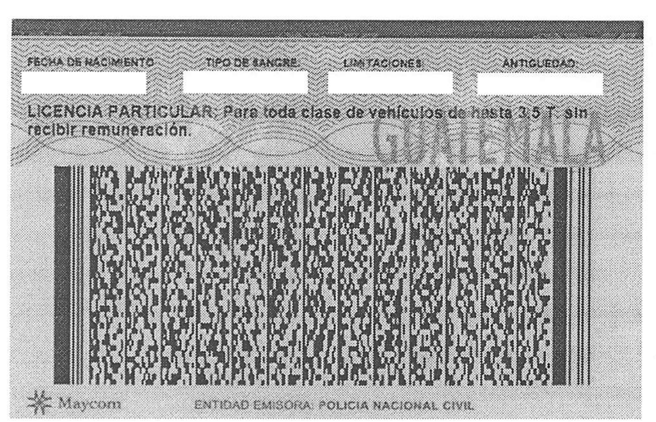
Licencia de Conducir **tipo C** de la República de Guatemala

Anverso

Reverso





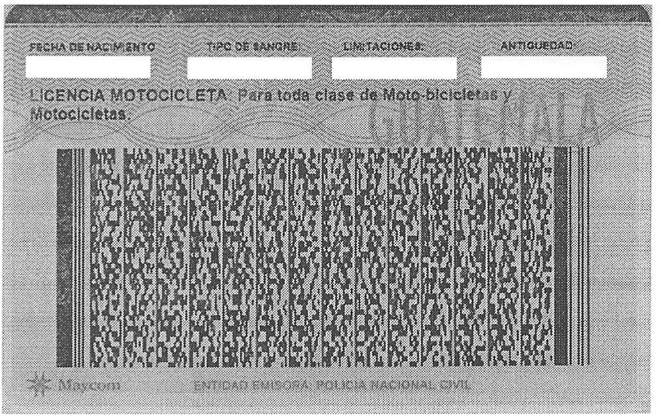


Licencia de Conducir **tipo M** de la República de Guatemala

Anverso

Reverso







Tarjeta de Circulación de Vehículo de un Mototaxi (tuc tuc)

de la República de Guatemala

Anverso

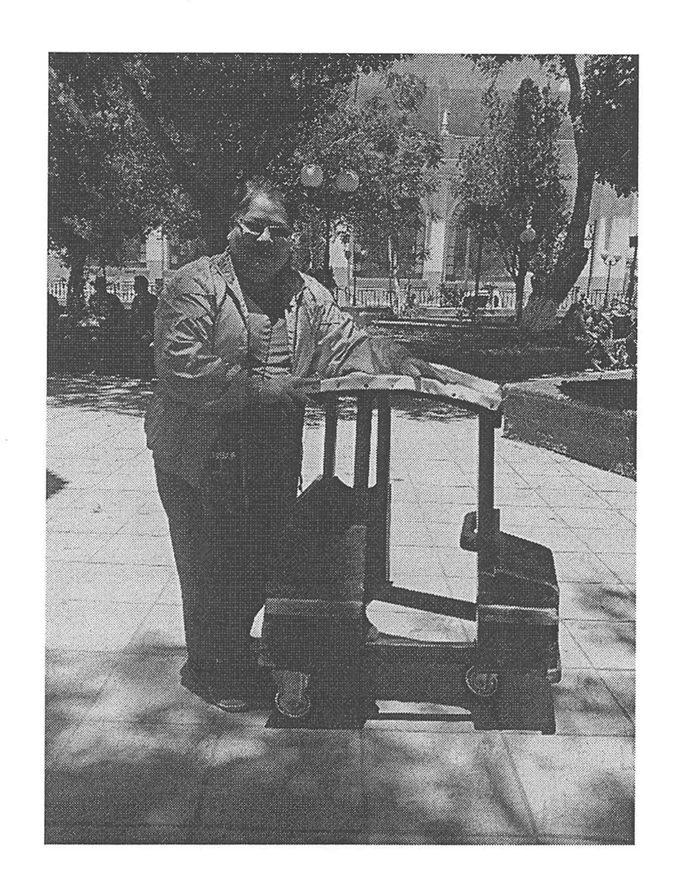


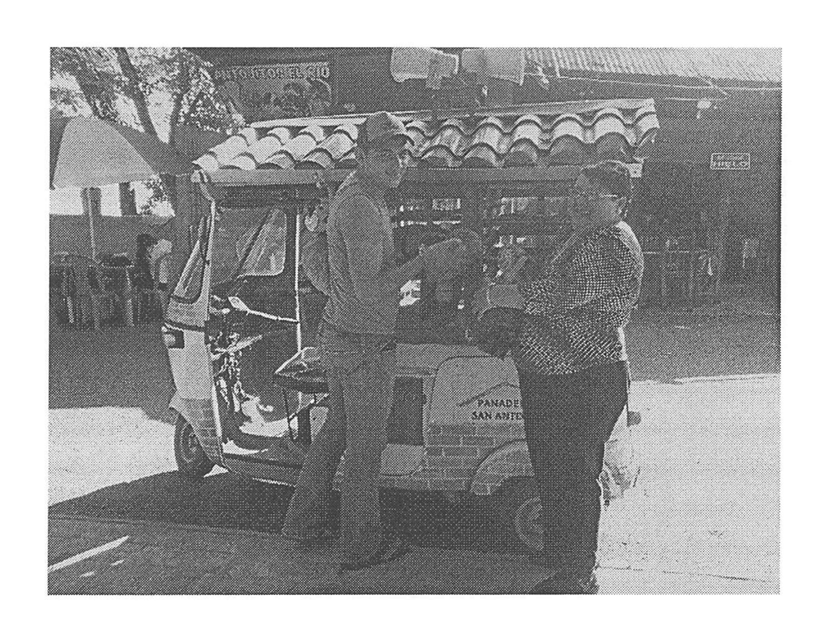
Reverso





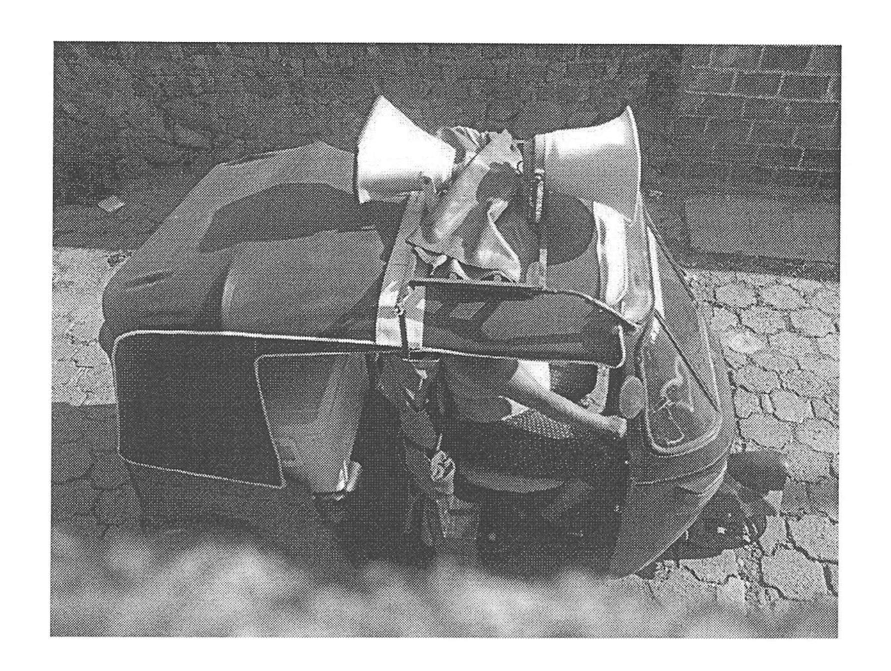
Importancia Económica







Importancia laboral



ANEXO II

No	Decreto	Entidad	Asunto	Fecha de Publicación	Fundamento Legal	Tipo de Licencia
1	A-05-2003	Municipalidad de Chiquimulilla Departamento de Santa Rosa	Reglamento para las Prestaciones del Servicio de Taxis Rotativos, **Mototaxis**, Buses y Microbuses Urbanos en el Municipio de Chiquimulilla del Departamento Santa Rosa	14/02/2003	Capitulo: IV Artículo :15 Literal: a	Mínimo tipo: B
2	AC-7-2004	Municipalidad de San Andres Itzapa, Departamento de Chimaltenango	Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de Taxis y **Mototaxis** en el Municipio de San Andrés Itzapa del Departamento de Chimaltenango	24/05/2004	Capitulo: IV Artículo: 8 Numeral:5	Mínimo tipo: B
3	A-7-2005	Municipalidad de Flores Petén	Reglamento para la Prestación del Servicio de **Moto taxis** Rotativos del Municipio de Flores, Petén – tuc tuc.	01/03/2005	Capítulo: IV Artículo:10 Literal: f. f3	Mínimo tipo: B
4	S/N	Municipalidad de la Antigua Guatemala, Departamentos de Sacatepéquez	Reglamento para la Prestación de Servicio de Transporte por Taxi Rotativo de Tres Ruedas en el Municipio de la Antigua Guatemala.	02/06/2005 Página 3	Articulo 7 literal a.)	Poseer licencia para conducir motocicleta (tipo M)
5	A-19-2005	Municipalidad de Siquinalá, Departamento de Escuintla	Reglamento para la Prestación del Servicio de Taxis Estacionarios, **Moto Taxis**, Buses, Microbuses, Urbanos y Fleteros de Siquinalá	08/06/2005	Capitulo: III Artículo: 10	Tipo: A
6	A-33-2005	Municipalidad de Retalhuleu	Reglamento para la Prestación del Servicio Urbano de **Mototaxis** Rotativos	21/07/2005	Capitulo: VI Artículo:33 Literal: c	Tipo: B
7	A-43-2005	Municipalidad de Ixcán Departamento de Quiche	Reglamento para la Prestación del Servicio de Taxis, **Moto-taxis**, Vehículos Fleteros y Transporte Colectivo de Personas del Municipio de Ixcán	10/07/2006	Titulo Único Capitulo: II Artículo: 8	Tipo: A
8	A-54-2006	Municipalidad de San Pablo Jocopilas, Suchitepéquez	Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de "Microbuses, Taxis, y **Moto-taxis**" del Municipio de San Pablo Jocopilas del Departamento de Suchitepéquez	14/07/2006	IV Artículo: 8 Literal: e	Mínimo tipo: B

No	Decreto	Entidad	Asunto	Fecha de Publicación	Fundamento Legal	Tipo de Licencia
9	A-47-2007	Municipalidad de Rabinal, Departamento de Baja Verapaz	Reglamento para **Moto taxis** en el Municipio de Rabinal del Departamento de Baja Verapaz	13/12/2007	Artículo:18	Tipo: A,B,C ó M
10	A-46-2007	Municipalidad de San Raymundo, Departamento de Guatemala	Reglamento Municipal para el Funcionamiento de Taxis, **Moto Taxis,** Microbuses, Vehículos de Fletes y de Transporte Urbano del Municipio de San Raymundo, Departamento de Guatemala	10/01/2008	Artículo: 2	No especific a tipo de licencia.
11	A-20-2008	Municipalidad de Gualán, Departamento de Zacapa	Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de **Moto-taxis** en el Municipio de Gualán, Departamento de Zacapa	16/04/2008	IV Artículo: 8 Literal: c	Mínimo tipo: B
12	AC-S/N	Municipalidad de Santa Rosa de Lima, Departamento de Santa Rosa	Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de **Moto-taxis** en el Municipio de Santa Rosa de Lima del Departamento de Santa Rosa.	16/07/2008	IV Artículo: 8 Literal: e	Tipo: M
13	A-40-2008	Municipalidad de El Tumbador, Departamento de San Marcos Guatemala	Reglamento de Trasporte de Personas y Mercaderías de la Municipalidad de El Tumbador, San Marcos	06/08/2008 Pág. 3 y 4	Capítulo I Artículo: 36	Tipo: M
14	AC- 7-2008 Consejo municipa l	Municipalidad de San Martín Jilotepeque, del Departamento de Chimaltenango	Reglamento Municipal de Trasporte Colectivo de Pasajeros Urbano y Rural del Municipio de San Martín Jilotepeque del Departamento de Chimaltenango.	14/08/2008 Pág. 8,9,10	Capítulo VII Artículo: 22 Literal: h	Licencia respectiva para el tipo de vehículo que conducen
15	A- S/N	Municipalidad de San Juan Alotenango, Departamento de Sacatepéquez	Reglamento Municipal para la Circulación de Vehículos de Tres Ruedas, Denominados Moto-taxis en el Municipio de San Juan Alotenango, Departamento de Sacatepéquez.	24/10/2008	Título II Capitulo: II Artículo: 10 Numeral: 1	Licencia de conducir de la categoría respectiva

No	Decreto	Entidad	Asunto	Fecha de Publicación	Fundamento Legal	Tipo de Licencia
16	A-81-2008 Punto Tercero	Municipalidad de Los Amates, Departamento de Izabal	Reglamento del Servicio de Transporte Urbano, Taxis, **Moto taxis**, Motocicletas y Pick-ups, de Pasajeros por Carreteras del Municipio de Los Amates, Departamento de Izabal.	04/02/2009 Pág. 4 y 5		No especifica ningún tipo de licencia
17	A-070-2008	Municipalidad de Puerto San José, Escuintla	Reglamento de Transporte del Municipio del puerto San José, del Departamento de Escuintla.	09/03/2009	Capítulo III Artículo: 22	Debe portar de acuerdo al artículo 15 y 19 del Decreto Ley 132-96 y Acuerdo Gubernativo 273-98 Ley y Reglamento de Tránsito
18	A-007-2009	Municipalidad de San Antonio Aguas Calientes, Departamento de Sacatepéquez	Reglamento para la Prestación de Servicios de Transporte por Taxi Rotativo de Tres Ruedas en el Municipio de San Antonio Aguas Calientes, Sacatepéquez.	19/03/2009 Pág. 12 y 13	Capítulo III Artículo: 6 Literal: a)	Poseer licencia de conducir motocicleta (tipo: M)
19	A-09-2009	Municipalidad de Santa Lucia Milpas Altas, Sacatepéquez	Reglamento para el Servicio de **Moto taxis** en el Municipio de Santa Lucia Milpas Altas, Departamento de Sacatepéquez	30/03/2009	Punto IV Artículo: 8 Numeral: 5	De preferencia tipo: B

No	Decreto	Entidad	Asunto	Fecha de Publicación	Fundamento Legal	Tipo de Licencia
20	A-21-2009	Municipalidad de santo Tomas la Unión, Departamento de Suchitepéquez	Reglamento para la Prestación del Servicio de **Moto taxis** y Microbusitos.	06/08/2009 Pág.2 y 3	Punto I Artículo: 6 Inciso: b)	Tipo: A,B,C o M
21	A-32-2009	Municipalidad de Palencia, Departamento de Guatemala	Reglamento del Servicio de Transporte Colectivo de Taxis **Moto taxis** y Microbuses del Municipio de Palencia, Departamento de Guatemala	29/09/2009	Capitulo: II Artículo: 6 Literal: f	Cualquier tipo de licencia
22	A-52-16-2009 A – 26-04-2010	Municipalidad de Jalapa, Departamento de Jalapa.	Reglamento de Transporte de Pasajeros y Carga. Reglamento de Transporte de Pasajeros y Carga	10/12/2009 Pág. 3 y 4 13/07/2010 Pág. 2 y 3	Capítulo IV Artículo: 19 Numeral: 2 Capítulo IV Artículo: 19 Numeral: 2	Tipo “B” o “M” Tipo “B” o “M”
23	A S/N	Municipalidad de La Villa de Patzicía Chimaltenango	Reglamento Municipal para la Circulación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en Vehículos Menores (moto taxis y micro taxis) del Municipio de Patzicía del Departamento de Chimaltenango.	21/12/2009 Pág. 6 y 7	Capítulo I Artículo: 5	Licencia de moto y Tipo B
24	A-012-2010	Municipalidad de San Pablo, Departamento de San Marcos	Reglamento para Taxis, **Moto taxis**, Microtaxis, Microbuses, Buses, Pick-ups y Triciclos, en el Municipio de San Pablo del Departamento de San Marcos.	09/04/2010 Pág. 11	Artículo: 19 Literal: c)	Tipo: A,B,C o M
25	A- 14-2010	Municipalidad de San Martín Sacatepéquez, Departamento de Quetzaltenango	Reglamento de Transporte Público para el Municipio de San Martín Sacatepéquez.	14/04/2010 Pág. 4,5 y 6	Título IV Capítulo II Artículo: 11 Literal: f	Poseer licencia de conducir del tipo correspondiente de acuerdo a la Ley de Tránsito.

No	Decreto	Entidad	Asunto	Fecha de Publicación	Fundamento Legal	Tipo de Licencia
26	A-015-2009 Punto Tercero	Municipalidad de Raxruhá	Reglamento Municipal para la Prestación de Servicio de Taxis y Vehículos Fleteros del Municipio de Raxruhá del Departamento de Alta Verapaz	06/05/2010 Pág. 4,5 y 6	Capítulo III Artículo: 11	Tipo: "A"
27	A-18-2010	Municipalidad de Santa Catarina Polopó, departamento de Sololá	Reglamento Municipal para la Reguación del Servicio de Transporte Colectivo de Personas en el Municipio Santa Catarina Palopó, Departamento de Sololá.	06/05/2010 Pág. 8 y 9	Capítulo II Título: II Artículo: 9 Literal: h	Mínimo tipo: B
28	A-28-2020 Punto Séptimo	Municipalidad de san Marcos, Departamento de San Marcos	Reglamento de Transporte Público Colectivo para el Municipio y Departamento de San Marcos.	17/05/2010 Pág. 7,8 y 9	Artículo: 45	Poseer licencia de conducir del tipo correspondiente de acuerdo con la ley de tránsito.
29	A-16-2010	Municipalidad de Esquipulas Palo Gordo, Departamento de San Marcos	Reglamento de Transporte Público de Pasajeros y Carga y sus Terminales del Municipio de Esquipulas Palo Gordo, Departamento de San Marcos	17/05/2010 Pág. 11,12 y 13	Título IV Capítulo II Artículo: 42	Poseer licencia de conducir del tipo correspondiente de acuerdo a la ley de tránsito.
30	A-10-2010	Municipalidad de Santa Clara la Laguna, Departamento de Sololá	Reglamento para el Transporte Colectivo de microbuses y **moto taxis** de la Municipalidad de Santa Clara la Laguna, Departamento de Sololá	21/07/2010 Pág.2	Punto: IV Artículo: 8 Numeral: 5	No específica tipo de licencia.



No	Decreto	Entidad	Asunto	Fecha de Publicación	Fundamento Legal	Tipo de Licencia
31	A-39-2010	Municipalidad de Cuilco Departamento de Huehuetenango	Reglamento para la Circulación de **Moto taxis** en el Municipio de Cuilco, Departamento de Huehuetenango	04/01/2011 PÁG. 5,6,7,8,9,10 Y 11	Capítulo IV Artículo: 11 Literal: a	Tipo: M
32	A-002-2011 Punto sexto	Municipalidad de Tejutla, Departamento de San Marcos	Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Colectivo de **moto taxis** Rotativos y Estacionarios Dentro de la Cabecera Municipal del Municipio de Tejutla, Departamento de San Marcos.	03/02/2011 Pág. 7,8	Título II Capitulo: III Artículo; 10	Licencia que correspo nda
33	Acta Ordinaria 104-2010	Municipalidad de Panajachel, Departamento de Sololá	Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de Transporte Colectivo de Personas, Prestación del Servicio de Carga, de Fletes y Transporte de Carga Pesada en el Municipio de Panajachel, Departamento de Sololá.	07/02/2011 Pág. 4 y 5	Punto IV Artículo: 9 Literal: g	Debe ser de conformid ad a lo que exige la Ley y Reglamen to de Tránsito.
34	A-04-2011 Punto Quinto	Municipalidad de San Marcos la Laguna, Departamento de Sololá	Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Colectivo Lacustre y terrestre de San Marcos la laguna, Departamento de Sololá.	22/02/2011 Pág. 5,6 y 7	Capítulo II Artículo: 8	Licencia vigente respectiv a
35	A-04-2011	Municipalidad de San Pedro Sacatepéquez, Departamento de Guatemala	Reglamento de Tránsito Vehicular para el transporte de pasajeros y carga del municipio de San Pedro Sacatepéquez, Departamento de Guatemala.	25/02/2011 Pág. 5 y 6	Artículo 10	Poseer tipo A para el Trasporte de Personas.
36	A-18-2011	Municipalidad de San Miguel Pochuta Departamento de Chimaltenango	Reglamento para la Regulación de **Moto taxis** en la Cabecera Municipal de San Miguel Pochuta Municipio del Departamento de Chimaltenango	10/05/2011 Pág. 5	Artículo: 11	Mínimo tipo: B

No	Decreto	Entidad	Asunto	Fecha de Publicación	Fundamento Legal	Tipo de Licencia
37	S/N	Municipalidad de Barberena, Departamento de Santa Rosa	Reglamento Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros, Aplicable en la Jurisdicción del Municipio de Barberena, Departamento de Santa Rosa.	07/09/2011 Pág. 3,4,5 y 6	Titulo X Articulo 59 Literal: b)	Tipo A
38	AC-S/N	Municipalidad de Jerez departamento de Jutiapa	Reglamento Municipal para la Regularización del Servicio de Taxis y **Moto taxis** en el Municipio de Jerez Departamento de Jutiapa	13/12/2011	IV Artículo: 8 Literal: e	Mínimo tipo: B
39	A-S/N	Municipalidad de San Cristóbal Acasaguastlán, Departamento de El Progreso	Reglamento que tiene por Objeto Regular lo Relativo al Tránsito de Peatones y Vehículos Automotores Terrestres en las Vías Públicas así como la Regulación y Ordenamiento del Transporte Colectivo de Pasajeros y de Carga en el Municipio de San Cristóbal Acasaguastlán Departamento de El Progreso.	10/01/2012 Pág. 8 y 9	Capítulo IV Artículo: 22 Numeral: 4	El tipo de licencia dependerá del tipo de vehículo y de conformidad con la Ley de Tránsito
40	AC-S/N	Municipalidad de Malacatán, Departamento de San Marcos	Reglamento para Regular la Circulación de **Moto taxis**	31/01/2012 Pág. 6 y 7	Numero 4	Licencia de conducir local
41	A-09-2012	Municipalidad de Cabañas Departamento de Zacapa	Reglamento de Servicio de **Moto taxis**, Microbuses y Buses Colectivos	07/03/2012 Pág. 7	Capítulo III Artículo: 11	Tipo: M o B
42	A-14-2012	Municipalidad de la Libertad, Petén	Reglamento Municipal para la Regulación y Ordenamiento del Servicio de Urbanas, Taxis, **Moto taxis**, Bici taxis y Transporte Extraurbano del Municipio de la Libertad Petén.	26/03/2012 Pág. 4 y 5	Capítulo II	Tipo: B
43	A S/N	Municipalidad de Zunillo, Departamento de Suchitepéquez	Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de Moto-taxis en el Municipio de Zunillo, Suchitepéquez.	02/04/2012 Pág. 8 y 9	Punto III Artículo: 8 Literal: d)	Licencia vigente

No	Decreto	Entidad	Asunto	Fecha de Publicación	Fundamento Legal	Tipo de Licencia
44	S/N	Municipalidad de Río Bravo, Departamento de Suchitepéquez	Reglamento de Funcionamiento de los Vehículos Denominados **Moto taxis** Dentro de la Jurisdicción del Municipio de Río Bravo Departamento de Suchitepéquez	29/05/2012 Pág. 5,6,7,8 y 9	Capítulo IX Artículo: 41	Tipo: "C y M"
45	AC-01-2012	Municipalidad de Santa Cruz Balanya, Departamento de Chimaltenango	Reglamento Municipal para la Regulación y Control del Servicio de Fleteros, Taxis, **Moto taxis** y Microbuses, en el Municipio de Santa Cruz Balanya Departamento de Chimaltenango.	10/07/2012 Pág. 2 y 3	Punto II Articulo 8	Mínimo tipo: A
46	AC-001-2012-10-20	Municipalidad de Santo Domingo, Suchitepéquez	Reglamento Para la Prestación del Servicio de Transporte en Moto taxi en la Cabecera municipal y sus áreas de Influencia, Cantones, Colonias, Fincas Circunvecinas de Santo Domingo Suchitepéquez.	23/07/2012 Pág. 3 y 4	Punto II Artículo: 6	Tipo M
47	A-32-2012 Punto cuarto	Municipalidad de Santa Catarina Barahona, Departamento de Sacatepéquez	Reglamento para la Prestación del Servicio de **Moto taxis** del Municipio de Santa Catarina Barahona, del Departamento de Sacatepéquez.	25/07/2012 Pág. 7 y 8	Artículo 11 Literal: b.)	Mínimo tipo: B
48	AM-03-2012	Municipalidad de Flores, Departamento de Petén	Reglamento para la Prestación de Servicio de **moto taxis** Rotativos del Municipio de Flores Petén.	27/07/2012 Pág. 10	Punto IV Artículo: 10 Literal: f.) f3	Mínimo tipo C a la A
49	AC-S/N	Municipalidad de Canillá, Departamento de El Quiché	Reglamento para el Servicio de **Moto taxis** (servicio de tres ruedas) en el Municipio de Canillá del Departamento de El Quiché	02/08/2012 Pág. 4,5 y 6	Capítulo III Artículo: 11	Licencia de conducir
50	S/N	Municipalidad de Santiago, Departamento de Sacatepéquez,	Reglamento de Transporte Urbano Colectivo. Del Departamento de Sacatepéquez.	03/08/2012 Pág. 3 y 4	Capítulo I Artículo: 5 Numeral: 6	Licencia de conducir
51	A-25-2012	Municipalidad de Pueblo Nuevo Viñas, Departamento de Santa Rosa	Reglamento para la Prestación del Servicio de, Taxis Rotativos, **Moto taxis**, Buses y Microbuses en el Municipio de Nuevo Viñas del Departamento de Santa Rosa.	24/08/2012 Pág. 3,4 y 5	Capítulo IV Artículo 15 Literal: a)	Mínimo tipo B

No	Decreto	Entidad	Asunto	Fecha de Publicación	Fundamento Legal	Tipo de Licencia
52	A-033-2012	Municipalidad de Nuevo Progreso, Departamento de San Marcos	Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de Taxis y Moto taxis en el Municipio de Pueblo Nuevo Progreso, Departamento San Marcos	21/09/2012 Pág. 5 y 6	Articulo 7 Literal: c)	Mínimo tipo B
53	AC- 7-2012	Municipalidad La Villa de Santiago Cubulco, Departamento de Baja Verapaz	Reglamento Para la Prestación del Servicio de Trasporte Público, en el Municipio de Cubulco, Baja Verapaz.	24/09/2012 Pág. 4,5,6,7 y 8		No hace mención de ningún tipo de licencia.
54	A-40-2012	Municipalidad de San Pedro la Laguna, Departamento de Sololá	Reglamento Municipal del Servicio de Taxis, y **Moto taxis** para el Municipio de San Pedro la Laguna, Departamento de Sololá	30/10/2012	Titulo: IV Articulo:8 Literal: e	Tipo: M
55	A-61-2012 Punto Sexto	Municipalidad de Santo Tomás Chichicastenango, Departamento de Quiché	Reglamento para la Prestación de Servicio de Moto taxi en el Municipio de Chichicastenengo, Quiché.	07/11/2012 Pág. 6	Capítulo II Artículo: 10 Literal: a)	Tipo B
56	A-05-2012	Municipalidad de El Tumbador, Departamento de San Marcos	Reglamento de Transporte de Persona y Mercaderías del Municipio de El Tumbador, Departamento de San Marcos	08/11/2012 Pág. 22,23,24 y 25	Título II Capitulo: II Artículo: 12	Tipo: B
57	A-49-2012	Municipalidad de Santa Cruz Balanya, Departamento de Chimaltenango	Reglamento Municipal para la Regulación y Control del Servicio de Fleteros, Taxis, **Moto taxis** y Microbuses en el Municipio de Santa Cruz Balanya Departamento de Chimaltenango	14/12/2012	III Artículo: 8	Mínimo tipo: B
58	A-89-2012	Municipalidad de Fray Bartolomé de las Casas, Departamento de Alta Verapaz	Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Individual de Pasajeros Denominados Moto taxis del Municipio de Fray Bartolomé de las Casas, Departamento de Alta Verapaz	02/01/2013 Pág. 6,7 y 8	Capitulo: IV Artículo: 13 Numeral: 2	Licencia vigente

No	Decreto	Entidad	Asunto	Fecha de Publicación	Fundamento Legal	Tipo de Licencia
59	A-50-2012	Municipalidad de Lanquín, Departamento de Alta Verapaz	Reglamento Para la Prestación del Servicio Colectivo del Transporte de Pasajeros, Carga y Mixto en Buses, Microbuses, Minibuses, Pick up, **Moto taxis**	04/01/2013 Pág. 5	Derogo el reglamento del acta 29-2012 por falta de recursos económicos y humanos para implementar el reglamento.	
60	S/N	Municipalidad de San José Poaquíl, Departamento de Chimaltenango	Reglamento para el Transporte Colectivo de la Municipalidad de San José Poaquíl, Departamento de Chimaltenango	30/01/2013 Pág. 13		No hace mención de qué tipo de licencia le correspon de portar.
61	A-86-2012	Municipalidad de Santa María Cahabón, Departamento de Alta Verapaz	Reglamento para la Prestación de Servicios de Taxis, Moto taxis, Vehículos Fleteros, Buses, Microbuses y camiones en el Municipio de Santa María Cahabón, Departamento de Alta Verapaz.	07/02/2012 Pág. 18 y 19	Capítulo III Artículo: 10	Tipo M
62	A-8-2013	Municipalidad de teculután, Zacapa	Reglamento Para la Prestación del Servicio de **Moto taxis** Rotativos del Municipio de Teculután, Zacapa	27/03/2013 Pág. 3 y 4	Punto IV Artículo: 10 Literal: f) f3	Mínimo tipo B
63	A-070-2012	Municipalidad de Ipala, Departamento de Chiquimula	Reglamento para la Prestación de Servicio de Transporte de Pasajeros, de Carga, Áreas de Parqueo, y Terminales en el municipio de Ipala.	12/04/2013 Pág. 2 y 3	Título II Artículo: 5	Tipo A
64	A-09-2013	Municipalidad de San Cristóbal Cucho, Departamento de San Marcos	Reglamento para la Prestación de Transporte de Pasajeros y Carga en el Municipio de San Cristóbal Cucho.	18/04/2013 Pág. 3	Artículo: 6 Numeral: 4	Tipo A
65	A-04-2013	Municipalidad de San José el Rodeo, Departamento de San Marcos	Reglamento para la Prestación de Servicio de Transporte de Pasajeros y de Carga en el Municipio de San José el Rodeo, Departamento de San Marcos.	16/05/2013 Pág. 14	Articulo 17 Numeral: 3	Tipo A

No	Decreto	Entidad	Asunto	Fecha de Publicación	Fundamento Legal	Tipo de Licencia
66	AC-028-2013	Municipalidad de Zapotitlán, Jutiapa	Reglamento para la Regulación del Servicio de taxi y **Moto taxis** en el Municipio de Zapotitlán, Jutiapa.	19/06/2013 Pág. 3 y 4	Punto IV Artículo 8 Literal: e	Mínimo tipo B
67	A-29-2013	Municipalidad de la Villa de Quetzaltepeque, Chiquimula	Reglamento Municipal para la Regulación de Servicio de **Moto taxis**, Mega Taxis, Buses, Microbuses, Pick up y Transporte de Carga en el Municipio la Villa de Quetzaltepeque, Chiquimula.	20/06/2013 2,3 y 4	Artículo: 8 Tercer párrafo.	De acuerdo al tipo de vehículo según ley de tránsito.
68	AS/N	Municipalidad de San Rafael Pie de la Cuesta, Departamento de San Marcos	Reglamento para la Prestación de Servicio de Transporte de Pasajeros y Carga en el Municipio de San Rafael Pie de la Cuesta, Departamento de San Marcos.	12/07/2013 Pág. 6	Articulo 6 Numeral:4	Tipo A
69	S/N	Municipalidad de Chiantla, Departamento de Huehuetenango	Reglamento de Transporte Urbano de Pasajeros, Fletes y cargas.	24/07/2013 Pág. 4,5,6,7,8 y 9	Artículo: 39 Literal: h.)	Licencia de conducir acuerdo al tipo de vehículo a conducir.
70	A-26-2013	Municipalidad de Comitancillo, Departamento de San Marcos	Reglamento de Prestación de Servicio de Transporte Colectivo de Personas Mediante Vehículos de Automotores Denominados **Moto taxis o tuc tuc.**	01/08/2013 Pág. 3 y 4	Capítulo IV Artículo: 10	Licencia que correspo nda
71	A-01-2013	Municipalidad de San Martin Jilotepeque, Departamento de Chimaltenango	Reglamento Municipal para la Circulación de Vehículos en la vía Pública y Señalización de Calles y Avenidas y Municipios de San Martin Jilotepeque, Departamento de Chimaltenango	23/08/2013 Pág. 6,7,8 y 9		Según la ley de tránsito y su reglamento

No	Decreto	Entidad	Asunto	Fecha de Publicación	Fundamento Legal	Tipo de Licencia
72	AC-61-2013	Municipalidad de San Miguel Ixthahuacán, Departamento de San Marcos	Reglamento para la Prestación del Servicio de Moto-taxi en el Municipio de San Miguel Ixthahuacán, San Marcos.	04/09/2013 Pág. 7 y 8	Capítulo IV Artículo: 11 Literal: d)	Tipo M
73	S/N	Municipalidad de Malacatancito, Departamento de Huehuetenango	Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de Taxis y Moto taxis en el Municipio de Malacatancito, Huehuetenango.	13/09/2013 Pág. 6	Capítulo III Artículo: 8 Literal: e)	Mínimo tipo B
74	A-25-2013	Municipalidad de Atescatempa, Departamento de Jutiapa	Reglamento Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros del Municipio de Atescatempa, Departamento de Jutiapa.	16/09/2013 Pág. 7,8,9,10 y 11	Capítulo IX Artículo: 65 Literal: b)	Tipo M
75	A-02-2013	Municipalidad de san Andrés, Departamento de Petén	Reglamento para la Prestación del Servicio de **Moto taxis** Rotativos del Municipio	04/11/2013 Página 5	Articulo 11 literal b)	Poseer como mínimo tipo B
76	A S/N	Municipalidad de Retalhuleu	Reglamento para la Prestación del Servicio Urbano de Moto taxis Rotaritos, de la Municipalidad del Municipio de Retalhuleu	09/05/2014 Pág. 5,6 y 7	Capítulo VI Artículo : 34 Literal: c)	Tipo A
77	A-19-2014	Municipalidad de Tacana, Departamento de San Marcos	Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Colectivo de Moto taxis del Municipio de Tacaná, Departamento de San Marcos.	15/05/2014	Punto III Artículo: 5 Literal: e)	Tipo: A,B,C o M
78	A-26-2014	Municipalidad de Chuarrancho, Departamento de Guatemala	Reglamento para la Prestación del Servicio de Moto taxis y Microbuses del Municipio de Chuarrancho, Guatemala	25/06/2014	Artículo: 2 Literal b)	Tipo: A,B,C ó M
79	A-50-2014	Municipalidad de Santo Tomas Chichicastenango, Departamento de Quiché.	Reglamento para la Prestación de Servicio de Trasporte de Pasajeros y Carga en el Municipio de Chichicastenango, Departamento de Quiché.	28/07/2014 Pág. 8 y 9	Artículo: 6	Tipo A

No	Decreto	Entidad	Asunto	Fecha de Publicación	Fundamento Legal	Tipo de Licencia
80	A-78-2014	Municipalidad de Patzún, Departamento de Chimaltenango	Reglamento de Transporte Urbano Colectivo Moto taxis	23/10/2014	Punto III Articulo 13 Literal: s)	Tipo B
81	A-12-2002	Municipalidad de Villa Nueva, Departamento de Guatemala	Reglamento de la Empresa VILLANOVANA de Transporte y Transito.	28/10/2014 6 y 7	Título IIII Artículo: 25	Licencia de conducir.

Control de Leyes Publicadas

Información Proporcionada por Archivo Diario de Centro América, Base de Datos y Hemeroteca Nacional de Guatemala




FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
SECRETARIA
GUATEMALA, C. A.

BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ PALACIOS, Fernando; Germán Fernández-Posseotero y Teresa Ristori García. **Ciencia tecnología y sociedad**. Madrid, España, (s.e), ed. Del Laberinto, S.L.1996.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental.** Buenos Aires, Argentina. e. Undécima ed. Ed .Heliasta S.R.L.1993.

Consejo Municipal de Desarrollo del Municipio de Palencia y Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia. Dirección y Planificación Territorial. **Plan de desarrollo palencia**, Guatemala, Guatemala: SEGEPLAN/DPT, 2010.

ESCOBAR PÉREZ, Francisco Escobar. **Palencia en la historia.** Guatemala C.A. 2ª e. Ed. Landivar, 1966.

GARCÍA-PELAYO Y Ramón Gross. **Pequeño larousse ilustrado**. México, D.F. 15 e. Ed. Larousse, S.A. 1990.

GOMEZ RODRÍGUEZ, Daniel y Luis Orlando Gómez Pérez. **Sanguayabá historia y remembranza.** Guatemala. (s.e.) Ed. Tipo offset, febrero 2003.

GUILLEN LEMUS, Alejandra Lisseth. **Laguna legal en cuanto a la imposición de sanción administrativa por infracciones a la ley laboral**. Guatemala.T05598. 2007.

http: MAYCOM.COM.GT/LICENCIAS/PRIMERA-LICENCIA/.(Consultado: 5 de enero de 2015)

http: MAYCOM.COM.GT/QUIENES-SOMOS/(Consultado: 05 de enero de 2015)

http://es.wikipedia.org/wiki/Autorickshaw (Consultado: 16 de noviembre de 2014)

http://es.wikipedia.org/wiki/mototaxi (Consultado: 16 de noviembre de 2014)

http://licenciasenguate.blogspot.com/ (Consultado: 25 de enero de 2016)

http://tránsito.gob.gt/informacion-para-licencias de conducir/ (consultado: 05 de enero de 2015)

http://transito.gob.gt/mision-y-vision (Consultado: 20 de enero de 2015)

http://transito.gob.gt/quienes-somos/ (Consultado: 05 de enero de 2015)

http://www.mundoymotor.com/mm105/10672315640.htm (Consultado: 14 de abril de 2015)

http://www. munipalencia. gob. gt /index. php /nuestro -municipio /ubicacion -de -palencia (Consultado: 04 abril 2014)

http:/WWW. prensalibre.com/ Mototaxis - transporte- inseguro y sin reglamentaón (Consultado: 20 noviembre 2014)

https://www.Hernan de Jorge. crashtest-revista@cesvi.com.ar (Consultado: 13 de febrero de 2015)

https://www.youtube.com/watch?v=EcATUghM0qg&list=UUI1YDJNdwy5nKWMy3SU5PQA (funciones de la PMT). (Consultado: 12 enero 2015)

LICEO GUATEMALA, Bachilleres en Ciencias y Letras. **Problemática social y humana de Palencia.** Guatemala, (s. e), (s. E) agosto 1979.

LÓPEZ MAYORGA, Leonel Armando. **Introducción al estudio del derecho I**. Guatemala Centroamérica. 6ta ed. Edit. Lovi. 2008.

PEREIRA-OROZCO, Alberto. **Introducción al estudio del derecho I**. Guatemala, tomo II. 6ta ed. Ed. Pereira. Julio de 2009.

PRATDESABA RODRIGREZ, María de la Concepción. **Incongruencias y lagunas legales en materia de derecho de antejuicios en Guatemala**. Guatemala. T.FM011.1993.

Legislación:

Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

Ley de Propiedad Industrial. Decreto Número 57-2000. Congreso de la República de Guatemala, 2000.

Ley de Tránsito. Decreto número 132-96, Congreso de la República de Guatemala, 1996.

Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos. Decreto Número 70-94. Congreso de la República de Guatemala, 1994.

Ley del impuesto Único sobre Inmuebles. Decreto Número 15-98. Congreso de la República de Guatemala, 1998.

Ley del Registro Nacional de las Personas. Decreto Número 90-2005. Congreso de la República de Guatemala, 2005.

Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración Tributaria. Decreto Número 1-98. Congreso de la República de Guatemala.

Reglamento de Tránsito. Acuerdo Gubernativo Número 273-98. Presidente de la República. 1998.

Reglamento de la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos. Acuerdo Gubernativo Número 111-95. Presidente de la Republica.

Acuerdo Gubernativo Número 213-2014. Ministerio de Gobernación. Trasladar la competencia de la administración de tránsito a la municipalidad de Palencia.

Reglamento para las Prestaciones del Servicio de Taxis Rotativos, Mototaxis, Buses y Microbuses Urbanos. Municipio de Chiquimulilla. Departamento Santa Rosa. A-05-2003.

Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de Taxis y Mototaxis Municipio de San Andrés Itzapa. Departamento de Chimaltenango. AC-7-2004.

Reglamento para la Prestación del Servicio de Moto taxis Rotativos. Municipio de Flores. Petén – tuc tuc. A-7-2005.

Reglamento para la Prestación de Servicio de Transporte por Taxi Rotativo de Tres Ruedas. Municipio de la Antigua Guatemala. Departamentos de Sacatepéquez.

Reglamento para la Prestación del Servicio de Taxis Estacionarios, Moto Taxis, Buses, Microbuses, Urbanos y Fleteros. Siquinalá. A-19-2005. Municipalidad de Siquinalá. Departamento de Escuintla.

Reglamento para la Prestación del Servicio Urbano de Mototaxis Rotativos. A-33-2005 Municipalidad de Retalhuleu.

Reglamento para la Prestación del Servicio de Taxis, Moto-taxis, Vehículos Fleteros y Transporte Colectivo de Personas. Municipio de Ixcán. A-43-2005. Departamento de Quiche.

Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de "Microbuses, Taxis, y Moto-taxis" Municipio San Pablo Jocopilas. Departamento de Suchitepéquez. A-54-2006.

Reglamento para Moto taxis en el Municipio de Rabinal. Departamento de Baja Verapaz. A-47-2007.

Reglamento Municipal para el Funcionamiento de Taxis, Moto Taxis, Microbuses, Vehículos de Fletes y de Transporte Urbano. Municipio San Raymundo, Departamento de Guatemala. A-46-2007.

Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de Moto-taxis. Municipio Gualán. Departamento de Zacapa. A-20-2008.

Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de Moto-taxis. Municipio Santa Rosa de Lima. Departamento de Santa Rosa.

Reglamento de Trasporte de Personas y Mercaderías. Municipalidad de El Tumbador. San Marcos. A-40-2008.

Reglamento Municipal de Trasporte Colectivo de Pasajeros Urbano y Rural. Municipio. San Martín Jilotepeque. Departamento de Chimaltenango. AC- 7-2008. Consejo municipal.

Reglamento Municipal para la Circulación de Vehículos de Tres Ruedas, Denominados Moto-taxis. Municipio. San Juan Alotenango. Departamento de Sacatepéquez.

Reglamento del Servicio de Transporte Urbano, Taxis, Moto taxis, Motocicletas y Pick-ups, de Pasajeros por Carreteras. Municipio. Los Amates. Departamento de Izabal. A-81-2008. Punto Tercero.

Reglamento de Transporte. Municipio del puerto San José. Departamento de Escuintla. A-070-2008.

Reglamento para la Prestación de Servicios de Transporte por Taxi Rotativo de Tres Ruedas. Municipio de San Antonio Aguas Calientes, Sacatepéquez. A-007-2009. Municipalidad de San Antonio Aguas Calientes, Departamento de Sacatepéquez.

Reglamento para el Servicio de Moto taxis. Municipio. Santa Lucia Milpas Altas. Departamento de Sacatepéquez. A-09-2009.

Reglamento para la Prestación del Servicio de Moto taxis y Microbusitos. A-21-2009. Municipalidad. Santo Tomas la Unión. Departamento de Suchitepéquez.

Reglamento del Servicio de Transporte Colectivo de Taxis Moto taxis y Microbuses Municipio. Palencia. Departamento de Guatemala. A-32-2009.

Reglamento de Transporte de Pasajeros y Carga. A-52-16-2009 y Reglamento de Transporte de Pasajeros y Carga. A – 26-04-2010 Municipalidad. Jalapa. Departamento de Jalapa.

Reglamento Municipal para la Circulación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en Vehículos Menores (moto taxis y micro taxis). Municipio. Patzicía. Departamento de Chimaltenango.

Reglamento para Taxis, Moto taxis, Microtaxis, Microbuses, Buses, Pick-ups y Triciclos. Municipio. San Pablo. Departamento de San Marcos. A-012-2010.

Reglamento de Transporte Público. Municipio. San Martín Sacatepéquez. A- 14-2010. Municipalidad de San Martín Sacatepéquez. Departamento de Quetzaltenango.

Reglamento Municipal para la Prestación de Servicio de Taxis y Vehículos Fleteros Municipio. Raxruhá. Departamento de Alta Verapaz. A-015-2009. Punto Tercero.

Reglamento Municipal para la Reguación del Servicio de Transporte Colectivo de Personas. Municipio. Santa Catarina Palopó. Departamento de Sololá. A-18-2010.

Reglamento de Transporte Público Colectivo. Municipio y Departamento de San Marcos. A-28-2020. Punto Séptimo.

Reglamento de Transporte Público de Pasajeros y Carga y sus Terminales. Municipio. Esquipulas Palo Gordo. Departamento de San Marcos. A-16-2010.

Reglamento para el Transporte Colectivo de microbuses y moto taxis. Municipalidad. Santa Clara la Laguna. Departamento de Sololá. A-10-2010.

Reglamento para la Circulación de Moto taxis. Municipio. Cuilco. Departamento de Huehuetenango. A-39-2010.

Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Colectivo de moto taxis Rotativos y Estacionarios Dentro de la Cabecera Municipal del Municipio de Tejutla, Departamento de San Marcos. A-002-2011. Punto sexto.

Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de Transporte Colectivo de Personas, Prestación del Servicio de Carga, de Fletes y Transporte de Carga Pesada. Municipio. Panajachel. Departamento de Sololá. Acta Ordinaria. 104-2010.

Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Colectivo Lacustre y terrestre. San Marcos la laguna. Departamento de Sololá. A-04-2011.Punto Quinto.

Reglamento de Tránsito Vehicular para el transporte de pasajeros y carga del municipio de San Pedro Sacatepéquez, Departamento de Guatemala. A-04-2011.

Reglamento para la Regulación de Moto taxis. Cabecera Municipal. San Miguel Pochuta Municipio del Departamento de Chimaltenango. A-18-2011.

Reglamento Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros, Aplicable en la Jurisdicción del Municipio de Barberena, Departamento de Santa Rosa.

Reglamento Municipal para la Regularización del Servicio de Taxis y Moto taxis Municipio. Jerez. Departamento de Jutiapa.

Reglamento que tiene por Objeto Regular lo Relativo al Tránsito de Peatones y Vehículos Automotores Terrestres en las Vías Públicas así como la Regulación y Ordenamiento del Transporte Colectivo de Pasajeros y de Carga. Municipio. San Cristóbal Acasaguastlán. Departamento de El Progreso.

Reglamento para Regular la Circulación de Moto taxis. Municipalidad de Malacatán, Departamento de San Marcos.

Reglamento de Servicio de Moto taxis, Microbuses y Buses Colectivos. A-09-2012. Municipalidad. Cabañas Departamento de Zacapa.

Reglamento Municipal para la Regulación y Ordenamiento del Servicio de Urbanas, Taxis, Moto taxis, Bici taxis y Transporte Extraurbano. Municipio de la Libertad Petén. A-14-2012.

Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de Moto-taxis. Municipio. Zunillo. Departamento de Suchitepéquez.

Reglamento de Funcionamiento de los Vehículos Denominados Moto taxis Dentro de la Jurisdicción del Municipio de Río Bravo Departamento de Suchitepéquez.

Reglamento Municipal para la Regulación y Control del Servicio de Fleteros, Taxis, Moto taxis y Microbuses. Municipio. Santa Cruz Balanya. Departamento de Chimaltenango. AC-01-2012.

Reglamento Para la Prestación del Servicio de Transporte en Moto taxi. Cabecera municipal y sus áreas de Influencia, Cantones, Colonias, Fincas Circunvecinas de Santo Domingo Suchitepéquez. AC-001-2012-10-20. Municipalidad. Santo Domingo, Suchitepéquez.

Reglamento para la Prestación del Servicio de Moto taxis. Municipio. Santa Catarina Barahona. Departamento de Sacatepéquez. A-32-2012.Punto cuarto.

Reglamento para la Prestación de Servicio de moto taxis Rotativos. Municipio. Flores Petén. AM-03-2012. Municipalidad de Flores, Departamento de Petén.

Reglamento para el Servicio de Moto taxis (servicio de tres ruedas). Municipio. Canillá. Departamento de El Quiché.

Reglamento de Transporte Urbano Colectivo. Departamento de Sacatepéquez.

Reglamento para la Prestación del Servicio de, Taxis Rotativos, Moto taxis, Buses y Microbuses. Municipio. Nuevo Viñas. Departamento de Santa Rosa. A-25-2012.

Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de Taxis y Moto taxis Municipio. Pueblo Nuevo Progreso. Departamento San Marcos. A-033-2012.

Reglamento Para la Prestación del Servicio de Trasporte Público. Municipio de Cubulco. Baja Verapaz. AC- 7-2012. Municipalidad La Villa de Santiago Cubulco. Departamento de Baja Verapaz.

Reglamento Municipal del Servicio de Taxis, y Moto taxis. Municipio. San Pedro la Laguna. Departamento de Sololá. A-40-2012.

Reglamento para la Prestación de Servicio de Moto taxi. Municipio. Chichicastenengo. Quiché. A-61-2012.Punto Sexto.

Reglamento de Transporte de Persona y Mercaderías. Municipio. El Tumbador. Departamento de San Marcos. A-05-2012.

Reglamento Municipal para la Regulación y Control del Servicio de Fleteros, Taxis, Moto taxis y Microbuses. Municipio. Santa Cruz Balanya Departamento de Chimaltenango. A-49-2012.

Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Individual de Pasajeros Denominados Moto taxis. Municipio. Fray Bartolomé de las Casas. Departamento de Alta Verapaz. A-89-2012.

Reglamento Para la Prestación del Servicio Colectivo del Transporte de Pasajeros, Carga y Mixto en Buses, Microbuses, Minibuses, Pick up, Moto taxis. A-50-2012. Municipalidad. Lanquín, Departamento de Alta Verapaz.

Reglamento para el Transporte Colectivo. Municipalidad de San José Poaquíl. Departamento de Chimaltenango.

Reglamento para la Prestación de Servicios de Taxis, Moto taxis, Vehículos Fleteros, Buses, Microbuses y camiones. Municipio. Santa María Cahabón. Departamento de Alta Verapaz. A-86-2012.

Reglamento Para la Prestación del Servicio de Moto taxis Rotativos. Municipio. Teculután. Zacapa. A-8-2013.

Reglamento para la Prestación de Servicio de Transporte de Pasajeros, de Carga, Áreas de Parqueo, y Terminales. Municipio de Ipala. A-070-2012. Municipalidad de Ipala. Departamento de Chiquimula.

Reglamento para la Prestación de Transporte de Pasajeros y Carga. Municipio. San Cristóbal Cucho. A-09-2013. Municipalidad de San Cristóbal Cucho. Departamento de San Marcos.

Reglamento para la Prestación de Servicio de Transporte de Pasajeros y de Carga. Municipio. San José el Rodeo. Departamento de San Marcos. A-04-2013.

Reglamento para la Regulación del Servicio de taxi y Moto taxis. Municipio de Zapotitlán. Jutiapa. AC-028-2013. Municipalidad de Zapotitlán. Jutiapa.

Reglamento Municipal para la Regulación de Servicio de Moto taxis, Mega Taxis, Buses, Microbuses, Pick up y Transporte de Carga. Municipio la Villa de Quetzaltepeque. Chiquimula. A-29-2013.

Reglamento para la Prestación de Servicio de Transporte de Pasajeros y Carga. Municipio. San Rafael Pie de la Cuesta, Departamento de San Marcos.

Reglamento de Transporte Urbano de Pasajeros, Fletes y cargas. Municipalidad de Chiantla. Departamento de Huehuetenango.

Reglamento de Prestación de Servicio de Transporte Colectivo de Personas Mediante Vehículos de Automotores Denominados Moto taxis o tuc tuc. A-26-2013. Municipalidad de Comitancillo. San Marcos.

Reglamento Municipal para la Circulación de Vehículos en la vía Pública y Señalización de Calles y Avenidas y Municipios. San Martin Jilotepeque, Departamento de Chimaltenango. A-01-2013.

Reglamento para la Prestación del Servicio de Moto-taxi. Municipio. San Miguel Ixthahuacán. San Marcos. AC-61-2013.

Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de Taxis y Moto taxis. Municipio. Malacatancito, Huehuetenango.

Reglamento Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros. Municipio. Atescatempa. Departamento de Jutiapa. A-25-2013.

Reglamento para la Prestación del Servicio de Moto taxis Rotativos. Municipio. A-02-2013. Municipalidad. San Andrés del Departamento de Petén.

Reglamento para la Prestación del Servicio Urbano de Moto taxis Rotaritos. Municipalidad del Municipio de Retalhuleu.

Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Colectivo de Moto taxis Municipio de Tacaná. Departamento de San Marcos. A-19-2014.

Reglamento para la Prestación del Servicio de Moto taxis y Microbuses. Municipio. Chuarrancho. Guatemala. A-26-2014.

Reglamento para la Prestación de Servicio de Trasporte de Pasajeros y Carga Municipio. Chichicastenango. Departamento de Quiché. A-50-2014.

Reglamento de Transporte Urbano Colectivo Moto taxis. A-78-2014. Municipalidad. Patzún, Chimaltenango.

Reglamento de la Empresa VILLANOVANA de Transporte y Transito. A-12-2002. Municipalidad. Villa Nueva, Departamento de Guatemala.

Acta número 36- 2014. Del Consejo Municipal de Palencia. 2014.

Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia. Ley 789 de 2002.

Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. Decreto supremo No. 007-2016-MTC.

Reglamento del Transporte público Especial de Pasajeros en vehículos menores, mototaxis y similares de José Leonardo Ortiz de la Municipalidad Distrital con los distritos de Chiclayo y la Victoria de conformidad con la Ordenanza N° 001-2002-MDCH.

Reglamento Nacional de Tránsito. Decreto Supremo No 032-2001-MTC. De Perú.

Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. Decreto Supremo No. 007-2016-MTC. De Pe.

Resolución 001500 DE 2005 (junio 27) por la cual se reglamentan las categorías de la Licencia de Conducción, de conformidad con el Artículo 20 de la Ley 769 de 2002. Dada en Bogotá, D. C., a 27 de junio de 2005. El Ministro de Transporte, Andrés Uriel Gallego Henao. (C.F.) Publicada en el Diario Oficial 45953 de junio 28 de 2005.